Nachtrag zum ersten Hefte

der

Mittheilungen

aus

Nord-Amerika

enthaltend eine weitere Entwickelung der Vortheile

I. Eines Eisenbahnsystems im Innern Bayerns,

II. Einer bayerisch-hanseatischen Eisenbahn.

Von

Fr. List,

vormaligen Consulenten des Deutschen Handels-Vereins.

Herausgegeben

von

Ernst Weber und E. W. Arnoldi.

Hamburg,

bei Hoffmann und Campe.

1829.

Druck der Campeschen Officin in Nürnberg.

Vorwort der Herausgeber.

Der Druck dieses Nachtrages zu den im vorigen Jahre erschienenen Mittheilungen aus Nordamerika, ist durch verschiedene Hindernisse, vorzüglich durch den Umstand bis jetzt verzögert worden, daß das von Herrn List über Bremen adressirte Manuscript dort mehrere Monate lang liegen blieb. Die Herausgeber glauben indessen, daß der Werth desselben durch diese Verspätung Nichts verloren habe, und daß dessen Erscheinung vielmehr gerade in dem Augenblicke von vorzüglichem Interesse seyn müsse, wo durch die so glücklich zu Stande gebrachten Handels-Vereine zwischen Bayern, Würtemberg, Darmstadt und Preußen die Erleichterung und Beförderung des Verkehrs zwischen dem Süden und dem Norden von Deutschland

die allgemeine Aufmerksamkeit auf alle Mittel in Anspruch nimmt, durch welche dieser große Zweck erreicht werden kann, und unter welchen die möglichste Verbesserung der Communikationswege unstreitig den ersten Platz behauptet.

Zur Michaelis-Messe 1829.

Herrn Ernst Weber in Gera.

Reading (Pennsylvanien) 2. Oktober 1828.

Werthester Freund!

Seitdem mein Manuskript an Sie abgegangen ist, habe ich den darin behandelten Gegenstand noch weiter verfolgt. Je mehr ich darüber nachdachte, desto mehr überzeugte ich mich, daß zu keiner Zeit und in keinem Lande einer Regierung ein so kräftiges Mittel zu Gebot gestanden ist, ohne alle Anstrengung der Finanzkräfte des Staats, ja noch mit unberechenbarem Finanzgewinn auf die Hebung der National-Produktivkräfte so mächtig, so ganz mit Einem Schlag, und so nachhaltig und dauernd zu wirken, als die Bayerische Regierung vermittelst Herstellung eines ganzen Systems von Eisenbahnen im Innern und vermittelst einer Eisenbahn nach den Hansestädten es vermöchte. Bei weiterm Nachdenken über diesen Gegenstand, der mir durch seine Wichtigkeit lieb geworden ist, habe ich in jener Darstellung manche Lücken wahrgenommen, und ich glaube einige freie Stunden nicht besser benützen zu können, als durch Ausfüllung derselben.

Um besserer Ordnung und Uebersicht willen werde ich diese nachträglichen Bemerkungen unter gewisse Rubriken stellen.

I. Haupt-Vorzug der Eisenbahnen vor den Canälen.

Eisenbahnen lassen die Herstellung eines ganzen Systems zu, während Canäle nur einzelne gegebene Punkte, die häufig nicht gerade Haupt-Handels- oder Produktions-Punkte sind, mit einander verbinden. Bei den Canälen ist man durch den Lauf der Flüsse, durch das Terrain und das benöthigte Wasser an eine gewisse, oft große Umwege beschreibende, Route gebunden; man muß da anfangen, wo das Wasser anfängt, und da aufhören, wo das Wasser aufhört; wie vortheilhaft auch eine weitere Verbindung sey, man kann nicht weiter gehen. Bei den Eisenbahnen ist man von dem Terrain viel weniger beherrscht. Man kann die Charte eines ganzen Landes überblicken, die Haupthandels- und Produktions-Punkte ausstecken und nach ihnen die Linien ziehen. In dem ganzen System und in der Kürze der Route liegt aber eben das Durchgreifend-Nützliche und Förderliche für das Ganze der National-Industrie. Betrachten wir in dieser Beziehung die Canal- und Eisenbahn-Projekte von Bayern. Die kürzeste Linie, um den Haupthandelspunkt Marktbreit mit dem Hauptpunkt Augsburg in Verbindung zu bringen, geht über Donauwörth. Die kürzeste Linie, um aus dem Innern Bayerns Getreide nach dem Untermain zu bringen, ist Nürnberg und Marktbreit. Die kürzeste Linie, um von da Getreide nach der Schweiz zu bringen, ist Augsburg, Memmingen, Lindau. Die kürzeste Linie, um den Hauptpunkt München mit dem Norden in Verbindung zu bringen, ist Nürnberg und Bamberg. Was wird nun für alle diese Zwecke dadurch erreicht, daß die Waaren von der Mündung der Regnitz nach der Mündung der Altmühl gehen? Für den innern Verkehr nur sehr wenig, und für den auswärtigen, wegen des großen Umweges, fast nichts. Ein ganzes Communikations-System aber, wie die Industrie

von Bayern es erfordert, ist, vermittelst Canälen, durchaus unausführbar, und wäre es ausführbar, so würde ein Aufwand von hundert Millionen und eine Zeit von zweien Menschenaltern kaum zureichen, es herzustellen, und wäre es hergestellt, so würde es weder die Prozente des Aufwands einbringen, noch dem national-ökonomistischen Zweck entsprechen.

Man muß sich wohl hüten, daß man durch hochklingende Phrasen nicht sich selbst und andere täusche. Verbindung der Nordsee mit dem schwarzen Meere klingt groß, aber es liegt wenig dahinter. Die Nordsee ist mit dem schwarzen Meer längst durch einen natürlichen Canal verbunden, der zwar um Europa herumführt, aber Schiffe von 300 Tonnen trägt, und auf welchem der Wind die Dienste der Pferde versieht, mit welchem also eine Bergfracht von 3 bis 400 Stunden, durch uncivilisirte und unsichere Länder, dann eine 70 Stunden lange Fracht auf einem Landcanal und dann eine Fracht von 200 Stunden längs der in Stapelrechten und Zollregulationen gefesselt liegenden Flüsse Main und Rhein, niemals wird konkurriren können.

Und was will man denn eigentlich mit jenem Ausdruck sagen? Ist denn jene Verbindung so zu verstehen, daß man durchaus zu Wasser von der Mündung des Rheins nach der Mündung der Donau kommen muß? Oder ist sie nicht vielmehr merkantilisch zu verstehen? will man nicht damit blos ausdrücken, daß die Frachten so sehr vermindert werden, daß nunmehr Güter von Holland nach dem schwarzen Meere gehen können? Im Fall aber dieser Zweck nun erreicht wird, liegt ein wesentlicher Unterschied darin, ob er durch die Naturkraft des Wassers oder durch die Naturkraft des Eisens erreicht wird? Ist darum Philadelphia weniger mit Pittsburg, die Delaware weniger mit dem Ohio verbunden, weil die Güter zwischen den beiden Canälen auf einer 40 Meilen langen Eisenbahn über das alleghanische Gebirge gehen?

Endlich verschwinden alle Vortheile, die man sich in Bayern von dem lebhaftesten Durchfahrhandel versprechen kann, fast in Nichts, wenn man sie mit den Vortheilen vergleicht, welche ein das ganze Land in Verbindung setzendes System von Eisenbahnen auf die ganze Industrie der Nation nicht nur, sondern auch auf das ganze Staats-Finanzsystem haben würde.

Dies führt uns auf die Betrachtung der

II. Wichtigkeit des innern Verkehrs und des Ausfuhrshandels in Beziehung auf Frachten und in Vergleichung mit dem Einfuhr- und Durchfuhr-Handel.

A) Innerer Verkehr.

a) Brod-Consumtion im Innern (à $1\frac{1}{2}$ ℔ der Durchschnittskopf, folglich $5\frac{1}{2}$ Ztr. jährlich) beträgt bei $3\frac{1}{2}$ Millionen Menschen — $19\frac{1}{4}$ Millionen Zentner.

Von dieser Summe geht dasjenige Gewicht auf Eisenbahnen, das von etwas entfernten Gegenden nach den großen Städten, und von fruchtreichen nach fruchtarmen Gegenden verführt wird. Wie beträchtlich diese Quantität sey, vermag ich nicht genau zu schätzen, auf jeden Fall ist sie bedeutend und vermehrt sich zur Zeit der allgemeinen Theurung und des örtlichen Mißwachses.

b) Bier-Consumtion 675 Millionen Maaß à 2 ℔ — $13\frac{1}{2}$ Millionen, und der vierte Theil an Gerste $3\frac{3}{8}$ Millionen, im Ganzen — $16\frac{7}{8}$ Millionen Ztr.

Ein nicht unansehnlicher Theil dieses Gewichts geht an Gerste vom flachen Lande nach den großen Brauereien, und an Bier von den großen Brauereien nach dem flachen Lande.

c) Brenn-Material (1 Tonne Gewicht per Kopf) auf $3\frac{1}{2}$ Millionen Einwohner — 70 Millionen Ztr.

Von diesem Gewicht gienge auf den Eisenbahnen, was von holzreichen nach holzarmen Gegenden und nach den großen Städten an Holz, Steinkohlen, Holzkohlen und Torf gebracht wird.

d) Salz, Eisen und andere Bergwerks-Produkte (innere Consumtion) — 1 Million Zentner.

Da diese Artikel blos in einzelnen Gegenden gewonnen, dagegen aber auf der ganzen Oberfläche consumirt werden, so ist diese ganze Summe Gegenstand des Eisenbahntransports.

e) Wein, wenigstens ½ Million Zentner.

Hievon gilt obige Bemerkung.

f) Häute, Leder, Wolle, Flachs, Hanf, Hopfen, Leinwand, Lumpen, Pech, Pottasche, Papier, Bücher und hundert andere Artikel überhaupt 1 Million Ztr.

g) Mühl- und Bausteine, Rinde, Bauholz, Marmor, Kalk, Gyps und sonstige Mineralien; Heu, Stroh, Sand, Asche, Ziegelsteine, Thon, Erde, allerlei Dünger.

Von diesen Dingen ist der Transport nach den großen Städten von großer Bedeutung, und einige Artikel gehen durch das ganze Land, wie Gyps, Mühlsteine ꝛc. Doch wage ich nicht dafür eine Summe anzunehmen.

B) Ausfuhr.

a) Getreide.

Ich finde die Ausfuhr von Bayern zu 2 Millionen Schäffeln und 8 Millionen Gulden angegeben; um jedoch ganz sicher zu gehen, nehme ich nur an: — 2 Million Zentner.

b) Salzausfuhr — 150,000 Zentner.

c) Waarenausfuhr.

Nürnberger Waaren, Linnen, Wolle, Schmelztiegel, Bier, Wein, Leder rc., ganz gering angenommen 350,000 Ztr.

C) Einfuhr.

Für	1¼	Millionen Gulden	Wollenwaaren	8000 Ztr.
—	4¾	— —	Baumwollenw.	22000 Ztr.
—	3	— —	Seidenwaaren	1500 Ztr.
	9	Millionen Gulden		31500 Ztr.
Für	7	— —	an roher Baumwolle, Kupfer, Eisen, Tabak, Wildleder, Fischthran, Colonialwaaren	200,000 Ztr.
	16	Millionen Gulden		231,000 Ztr.

D) Durchfuhr.

Ich besitze hierüber nicht die geringste Notiz, vermuthe aber, daß, mit Ausnahme des österreichischen Salzes, die Quantität der Durchfuhrgüter kaum auf 50,000 Zentner anzuschlagen ist. Auf keinen Fall übersteigt sie das Doppelte dieser Summe.

Aus der vorstehenden Darstellung ziehe ich folgende Resultate:

1) daß der innere Verkehr Bayerns, in so weit er auf beträchtlichen Strecken zwischen Stadt und Stadt, Stadt und Land, Provinz und Provinz, Produzenten und Consumenten Statt findet, an Gewicht wenigstens 200 Mal mehr beträgt, als der Durchfuhrhandel;

2) daß der Ausfuhrhandel von Bayern an Gewicht wenigstens 10 bis 20 Mal mehr beträgt, als der Einfuhrhandel;

3) daß folglich bei einem Communikations-System vorzüglich der innere Verkehr und der Ausfuhrhandel in Betracht kommen müssen, und zwar nicht allein wegen der Quantität ihres Gewichts, sondern wegen des großen Einflusses einer erleichterten Fracht auf ihre Produktion und Consumtion.

III. Einfluß eines Eisenbahnsystems auf die innere Industrie.

A) Innere Produktion und Consumtion.

Es wird in der Folge bewiesen werden, daß die Fracht auf Eisenbahnen um $^3/_4$ bis $^4/_5$ verringert wird. (a) Wir werden aber, um sicher zu gehen, nur $^3/_4$ annehmen, nämlich statt $2^1/_2$ kr. nur 2 kr. Chausseefracht, und $^1/_2$ kr. Eisenbahnfracht per Zentner und Stunde. Je geringer nun der Werth der Waare im Verhältniß zu ihrem Gewicht, desto größer die Wirkung der Fracht-Verringerung auf die Ausdehnung des Marktes und auf ihre Produktion und Consumtion.

Die Frachtersparniß beträgt, wie wir oben angenommen haben, und hienach beweisen werden, $1^1/_2$ kr. pr. Stunde und Zentner, also auf hundert Stunden 2 fl. 30 kr. pr. Zentner. Dieß beträgt:

auf 1 Ztr.	Seidenwaaren, im Werth	2000 fl.	— kr.	$^1/_{800}$ pCt.
— 1 —	Wollenwaaren — —	370 »	— »	$^3/_4$ —
— 1 —	Baumwollenwaaren —	100 »	— »	$2^1/_2$ —
— 1 —	Wolle —	50 »	— »	5 —
— 1 —	Flachs —	$33^1/_2$	— »	10 —
— 1 —	Hanf —	20 »	— »	15 —
— 1 —	gemeinen Weins —	5 »	— »	50 —
— 1 —	Gerste, Bier, Brodfrüchte	$2^1/_2$	— »	100 —
— 1 —	Kartoffeln —	—	40 »	375 —
— 1 —	Steinkohlen —	—	20 »	750 —
— 1 —	Holz —	—	10 »	1500 —
— 1 Tonne	Gyps —	3 »	— »	1666 —
— 1 —	Bausteine —	1 »	— »	2332 —

Nun vergleiche man mit den großen Ersparnissen, welche durch die Fracht-Erleichterung den Produzenten und Consumenten in den gemeinsten Lebens-Bedürfnissen gemacht werden, die ungeheure Quantität der Produktion und Consumtion in diesen Artikeln, und es bedarf keiner weiteren

Entwicklung der daraus hervorgehenden national-ökonomistischen Vortheile. Auf der andern Seite beträgt die Preisverminderung bei den feineren Waaren so wenig, daß sie fast für nichts zu rechnen ist, nämlich 1½ kr. für ein Pfd. Seidenwaaren im Werth 20 fl.; 1½ kr. für ein Pfd. Tuchwaaren zu 3⁷⁄₁₀ fl. und 1½ kr. für ein Pfund Baumwollenwaare im Werth zu 1 fl.

Für diese mächtige Wirkung des erleichterten Verkehrs im Innern lassen sich zwei große unwiderlegliche Beispiele anführen — einmal der blühende Zustand aller Uferländer der großen Flüsse, der zu allen Zeiten und in allen Ländern so hervorstehend ist, im Verhältniß zu andern von der Natur nicht mit gleicher Begünstigung begabter Gegenden; und dann die außerordentlichen Fortschritte, welche die Industrie in allen Ländern gemacht hat, seitdem der Chausseebau aufgekommen ist.

B) Innere Produktion für auswärtige Consumtion.

Aus der bedeutenden Ausfuhr von Getreide, Hopfen, Bier, Wein und von Produkten der fränkischen Provinzen läßt sich abnehmen, wie viel die Produktion für den ausländischen Bedarf gewinnen würde, wenn Getreide, das hundert Stunden von der nordwestlichen und südwestlichen Grenze entfernt gewachsen ist, eben so wohlfeil an die Grenze gebracht werden könnte, als auf der Chaussee Getreide, das nur in einer Entfernung von 20 Stunden gewachsen ist.

IV. Einfluß einer Bayerisch-Hanseatischen Eisenbahn.

A) Auf die innere Produktion für auswärtige Consumtion.

Eben so wohlfeil, als jetzt aus den 20 Stunden von der Grenze entfernten Gegenden Getreide nach der Schweiz geführt wird, könnte es aus dem Innern Bayerns, ver-

mittelst einer Eisenbahn, nach den Hansestädten gebracht werden.

Von besonderer Wichtigkeit wäre die Schnelligkeit des Transports zur Zeit des Mangels in den Seehäfen, insbesondere aber zur Zeit der Theurung in England.

Nach dem neuen englischen Korngesetz beträgt der Einfuhrzoll, wenn der Quarter Waizen auf 70 Schilling steigt, nur 1 Schilling; während er auf 20 Schilling steigt, wenn der Quarter auf 60 Schilling herabgeht. In jenem Fall bleiben 69 Schilling Rein-Erlös, in diesem nur 40 Schilling. Der Zoll wird von 6 Wochen zu 6 Wochen nach dem Durchschnittspreise neu regulirt. So oft nun durch außerordentlichen Getreidemangel der Preis bedeutend steigt, fließt, angezogen durch den hohen Preis und den niedern Zoll, schnell Getreide von allen Seiten zu, und die dadurch bewirkte Concurrenz hat immer ein baldiges Zurückgehen der hohen Preise zur Folge, womit dann auch der Einfuhrzoll wieder steigt, folglich der Reiz zur Importation sich vermindert. Dieses Zurückgehen der Preise ist aber während der Periode, in welcher der geringe Siebenzig-Schilling-Zoll zu Einem Schilling noch besteht, von keiner Bedeutung für den Importer. Denn wenn auch die Preise auf 60 zurückgehen, bleiben ihm doch noch 59 rein. Hat aber die Regierung den Durchschnittszoll von 60, das heißt auf 20 Schilling regulirt, so bleiben nur Reinerlös 40. Bei dem Eisenbahn-Transport nun können diese Conjunkturen von Bayern sehr gut benützt werden. Denn wenn mit dem Dampfboot die Nachricht in Hamburg anlangt, daß der Durchschnittspreis in England auf 60 Schilling regulirt ist, so bleibt noch Zeit genug übrig, um bedeutende Quantitäten bayerischen Getreides zu einem Einfuhrzoll von Einem Schilling nach England zu werfen, in welchem Fall es immer, der Preis mag auch in der Folge noch so weit zurückgehen, dort einen im Verhältniß zu den bayerischen Mittelpreisen sehr bedeutenden Gewinn bringen würde.

Wer sich über diesen Gegenstand unterrichten will, der lese die in Betreff des Englischen Kornhandels von der Parlaments-Committé aufgenommenen Zeugenverhöre, insbesondere aber die Berichte des englischen Staatsökonomisten Jacobs, der aus Auftrag der englischen Regierung fortwährend auf dem Continent reist, um über die dortigen Industrie-Verhältnisse genaue Erkundigung einzuziehen. Nach dem Zeugniß dieses sehr unterrichteten Mannes liegt der Haupt-Grund, warum der Continent so wenig auf dem Getreidemarkt von England konkurriren kann, in dem Mangel an wohlfeilen und förderlichen Transport-Anstalten.

Aber auch schon in gewöhnlichen Zeiten würde die Produkten-Ausfuhr nach dem Norden sich bedeutend vergrößern. Feines bayerisches Mehl könnte zu allen Zeiten in den deutschen Seehäfen konkurriren. Von so vielen anderen Artikeln, welche die fränkischen Provinzen liefern, erwähne ich nur des Weins und der getrockneten Früchte. Dem bayerischen Rheinkreis fehlt zu seinem höchsten Wohlstande nichts, als eine bedeutende und regelmäßige Ausfuhr von diesen Artikeln. Je geringer aber die Fracht auf weiten Strecken, desto größer der Markt für die gemeineren Weinsorten, deren Produktion, nach der Totalsumme, immer viel bedeutender ist, als die der feineren Weine. Wie es mit dem Rheintransport in diesen Artikeln beschaffen ist, davon kann ich ein kleines, aber sprechendes Beispiel aus eigener Erfahrung anführen. Kuriositäts halber ließ ich einen Zentner getrocknete Zwetschgen aus Schwaben nach Neu-York kommen. Da der Zentner dort zu 7 Gulden und hier zu 10 Dollars oder 25 Gulden steht, so konnte bei einer nur einigermaßen raisonnablen Fracht nichts verloren werden. Aber siehe, das Fäßchen hatte schon in Amsterdam 26 fl., sage Zwanzig und Sechs Gulden, Fracht, Commission, Aus- und Einladungskosten, Zoll und Abgaben rc. gekostet. Ich erhielt eine lange Liste durch meinen Commissionnär, woraus ich erlernen konnte, wie oft das Fäßchen eingeladen, ausgeladen, gebunden, reparirt, ver-

zollt und verkommissionnirt worden ist. Von Pittsburg bis Neu-Orleans, auf einer zwei bis dreimal längeren Strecke, hätte die Fracht Einen Dollar betragen; und auf einer Eisenbahn wäre es bis Hamburg nicht viel höher gekommen. Da die Seefracht unbedeutend, und der Einfuhrzoll nur 15 Prozent ist, und da der bayerische Zentner zu dem englischen oder amerikanischen sich verhält wie 123 zu 100, so würde ein Zentner getrocknete Früchte, der in Bayern 8 Gulden kostet, mit 20 bis 50 Prozent Gewinn für zehn Dollars in Neu-York verkauft werden können.

Unter den Manufakturwaaren würde die Ausfuhr der Nürnberger Fabrikate, der Schmelztiegel, Glaaswaaren, überhaupt aller derjenigen Artikel, welche im Verhältniß zu ihrem Werthe schwer in's Gewicht fallen, oder einen großen Raum einnehmen, oder einer schweren Emballage und vieler Vorsicht im Transport bedürfen, durch die Fracht-Erleichterung außerordentlich befördert. Ueber die sehr wichtige Industrie von Nürnberg, die sich mit der in Amerika vermehrenden Industrie und Bevölkerung vermehren muß, da ihre Einfuhr in diesen Ländern, nach der Natur der Dinge, jetzt und in's Künftige von den Zoll-Regulationen nur sehr wenig affizirt wird, werde ich in einer andern «Mittheilung» zu sprechen Gelegenheit nehmen.

B) Auf die Beziehung fremder Stoffe für die inländische Industrie.

Baumwolle. Bayern bezieht gegenwärtig vom Auslande 22000 Zentner an Baumwollenwaaren und Garn, im Werth zu 5 Millionen Gulden. Im Fall die inländische Fabrikation der Baumwolle durch die Begünstigung der Regierung und die Industrie der Bürger sich so heben würde, daß Bayern den obigen Werth von 5 Millionen in rohem Material beziehen könnte, so würde es ungefähr 15 Mill. Pfund rohe Baumwolle kaufen, und den Werth des Fabrikats auf das Fünffache, das heißt, auf 25 Millionen Gulden steigern können. Nimmt man aber auch nur einen

Theil, und zwar nur den vierten oder fünften Theil dieser Summe an, so erhellt doch klar, wie wichtig es sey, daß dieses rohe Material auf's wohlfeilste zur Stelle geschafft werden könne, daß der Bezug dieses Materials regelmäßig und schnell von Statten gehe, und daß man darin weder von der Willkühr Hollands, noch von den übrigen Beschränkungen und Unvollkommenheiten der Rheinschifffahrt abhängig sey. Dieser Grund wird um so stärker, wenn man den Werth dieser Waare mit seinem Gewicht vergleicht, und erwägt, um wie viele Prozente die Ankaufskosten vermindert werden.

Die ungeheure Vermehrung der Produktion des rohen Materials in Nordamerika, und die große Vervollkommnung der Maschinerie hat die Schaffungskosten dieser Waaren, besonders der groben Artikel, um 200 bis 300 Prozent vermindert. Die Consumtion hat sich daher in allen Ländern unglaublich vermehrt, und steigt noch mit jedem Jahre um 20 Prozent. Herr Huskisson schätzt die innere Consumtion von England auf die Hälfte der ganzen Einfuhr, also auf ungefähr 150 Millionen Pfund, also auf 6 bis 7 Pfund im Durchschnitt per Kopf. Dasselbe ist in Frankreich der Fall. Im Jahr 1812 fabrizirte dieses Reich 20 Millionen Pfund, wogegen im Jahr 1828 die Consumtion nicht weit unter 90 bis 100 Millionen Pfund stehen wird. Auch Deutschland wird dieser Wirkung nicht widerstehen, wie man leicht aus den Verzeichnissen der Rheinschifffahrt wird entnehmen können. Ohne dieselben gesehen zu haben, glaube ich behaupten zu dürfen, daß die Quantität der in Mainz angekommenen Baumwolle im Laufe der verflossenen zehn Jahre um das Fünffache gestiegen ist.

Nach einem geringen Maaßstabe berechnet und alle übrigen Umstände (wie die große Concurrenz der Linnenwaaren) in Anschlag gebracht, darf man annehmen, daß, bei einiger Begünstigung der inländischen Fabriken und bei der daraus erwachsenen Consumtionsfähigkeit, die innere Consumtion von Bayern sich auf 2 bis 3 Pfund

per Kopf, oder auf 7 bis 10 Millionen Pfund steigern wird.

Zwar beeinträchtigt diese Fabrikation einen in Bayern von alten Zeiten her einheimischen Fabrikationszweig (Linnen), und in dieser Hinsicht ist die Neuerung zu bedauern. Es verhält sich aber damit wie mit andern Neuerungen, die in der Natur der Dinge liegen; man verschlimmert nur das Uebel, indem man sich ihnen entgegen stemmt. Bayern könnte dadurch nichts weiter gewinnen, als daß es andern Ländern die aus der Vervollkommnung der Baumwollenfabrikation entspringenden Vortheile mit Gewalt zuschöbe, indem die Produktion und Consumtion des Artikels, nach wie vor, den ihm von der Natur vorgezeichneten Gang nähme. Es würde die Rolle von Venedig spielen, das durch die Nichttheilnahme an der Fahrt um's Cap, und durch nutzlose Anstrengungen, den alten Handelsweg aufrecht zu erhalten, seine ganze Handelsgröße eingebüßt hat.

Man bedenke nur, daß die Hälfte derjenigen Summe, welche bereits für Baumwollenwaaren ausgegeben wird, zureichen würde, einen Werth von 11½ Millionen, also das 2½fache dessen zu produziren, was man an andere Länder bezahlt.

Ganz neuerlich ist übrigens in den hiesigen Blättern eine Erfindung bekannt gemacht worden, die, wenn sie den davon gehegten Erwartungen entspräche, dem Linnen gleiche Vortheile mit der Baumwolle verschaffen würde. Die Herren Bell und Dyer sollen nämlich ein Patent auf eine Flachs- und Hanfspinnmaschine genommen haben, durch welche man in den Stand gesetzt werden soll, diese Materialien wie die Baumwolle zu spinnen, und zwar zu jeder beliebigen Feinheit. Hat es mit dieser Erfindung seine Richtigkeit, so wird zwar die Consumtion der Baumwolle sich nicht so sehr vergrößern, sie wird doch noch voranschreiten, während die Consumtion der Linnenwaaren gleich hoch steigen wird. Im Norden wird man große Quantitäten Baumwolle, und im Süden große Quantitäten Lein-

wand consumiren. Für Bayern wäre diese Erfindung von außerordentlicher Wichtigkeit.

Rohzucker. In Ermanglung aller Notizen bin ich genöthigt, die innere Consumtion von Bayern auf 50,000 Zentner zu schätzen. Die Bedeutenheit dieser Consumtion läßt mich vermuthen, daß die Zucker-Raffinerien durch den neuen Zolltarif besonders begünstigt sind. Eine Verwandlung dieser Einfuhr in Rohzucker muß die Quantität der Einfuhr bedeutend vermehren, da ein großer Theil abgeht, oder als Molasse abfällt, welcher von einer Klasse Leuten verzehrt wird, die die Consumtion des Zuckers nicht bestreiten können. Man kann daher annehmen, daß dadurch das Gewicht der Einfuhr verdoppelt werden wird. Bei der großen Wohlfeilheit des Rohzuckers, im Verhältniß zu seinem Gewicht, würde die Fracht-Ersparniß zwischen 10 und 15 Prozent betragen.

Von diesem Artikel, wie von allen übrigen rohen Materialien, die in großer Quantität für die innere Fabrikation aus den Seeplätzen bezogen werden, wie Baumwolle, Wildleder, Fischthran, Tabak ꝛc. gelten folgende Bemerkungen:

Das Aufkommen der Fabriken hängt viel von der Schnelligkeit, Sicherheit, Bestimmtheit und Wohlfeilheit des Bezugs ihres rohen Materials ab. Eine Raffinerie, welche zwei oder drei Monate vorher Bestellung machen muß, bevor sie den Rohstoff verarbeiten kann, deren Material Monate lang auf der Reise nutzlos verbringt, und welche wegen des im Winter oft gehinderten Flußtransports, sich im Herbst schon mit den nöthigen Material-Vorräthen versehen muß, arbeitet mit weit weniger Sicherheit und Vortheil, als eine Anstalt, die, was sie heute bestellt, morgen oder in vierzehn Tagen schon in Arbeit nehmen kann. Diese macht mit gleichem Capital doppelte Geschäfte, sie kann nach Umständen, die nicht vorher zu sehen sind, ihr Geschäft ausdehnen oder einziehen, und ihr gehen bei weitem weniger Interessen verloren. Hat jene auch eine regel-

mäßige Lieferung bestellt, so ist doch auf der einen Seite der Markt in den Seestädten nicht gleich günstig, und auf der andern leidet sie bei allen Vermehrungen oder Verminderungen ihres gewöhnlichen Absatzes. Denn wenn ihr Absatz sich schnell erweitert, so ist sie durch den Mangel an rohem Material gehindert, durch Vermehrung ihrer Produktion davon schnell Nutzen zu ziehen. Im Fall aber ihr Absatz sich vermindert, liegt ihr das Sürplüs des Materials auf den Interessen.

Hierin liegt zum Theil der Grund, warum gewisse Fabriken in den Seeplätzen besser fortkommen als im Innern des Landes, und in den Eisenbahnen liegt das große Mittel, die Fabriken des Binnenlandes den Seeplätzen nahe zu rücken.

Man wende nicht ein, daß der Kaufmann des Platzes zwischen den Großhändler im Seehafen und den Fabrikanten trete. Ich betrachte hier das Ganze der Industrie, und in dieser Beziehung ändert die Dazwischenkunft des Kaufmanns auf dem Platze nicht das Geringste.

Fischthran, Wildleder, Tabak. Von diesen und vielen andern ähnlichen Artikeln gilt alles, was unter der vorstehenden Rubrik gesagt worden ist.

V. Einfluß des ganzen Systems auf Bergbau — Waldwirthschaft — und Ackerbau Bayerns insbesondere.

Bergbau, Salinen. Transport-Ersparniß ermöglicht Herabsetzung der Preise, wodurch die Consumtion wieder steigt. Der wohlthätige Einfluß einer größeren Salz-Consumtion auf den Ackerbau ist an sich klar.

Eisen. Die Fracht-Ersparniß beträgt hier in einer mittelmäßigen Entfernung 10 bis 20 Prozent, nnd in Ansehung des englischen, schwedischen und russischen Eisens das Doppelte. Wohlthätige Einwirkung dieser Preis-Verminderuug auf Produktion und Consumtion, auf den gan-

zen Ackerbau, die Hauswirthschaft und einen großen Theil der Gewerbe. Besonderer Vortheil in Ansehung der Rücklieferung des alten Eisens (besonders Gußeisen) nach den Schmelzhütten, das jetzt oft nicht einmal die Chausséefracht vergütet.

Steinkohlen. Kommt der bayerische Zentner auf 20 kr. an der Grube, so ist dies per Tonne 6 fl. 40 kr. Bei dem gegenwärtigen Transportsystem mag dies hoch seyn, da an der Grube nur ein geringer Werth realisirt werden kann, während der Artikel nur eine ganz kurze Chausséefracht verträgt. Vor 5 Jahren, ehe der Canal hergestellt war, hätte man in Mount Curban (45 Stunden von Philadelphia) für eine Quantität, welche die Consumtion der nächsten Umgegend überstieg, nicht Einen Dollar realisiren können, heute aber zahlt man gerne 3½ bis 4 Dollars per Tonne am Platz der Einschiffung, indem der Artikel in Philadelphia 6½ Thaler bringt, und die Kosten der Canalfracht auf 110 Meilen nicht mehr als 2 Dollars per Tonne betragen. Vor 6 bis 7 Jahren hat man von Steinkohlen, Caminen und Oefen nichts gewußt, und funfzig Tonnen Steinkohlen hätten dort kaum Käufer gefunden. Heute bezieht der Platz 60 bis 80,000 Tonnen, und in 10 Jahren wird er für eigene Consumtion, für die Ausfuhr nach Neu-England und nach den Westindischen Inseln 1 Million Tonnen und noch weiter beziehen. So viel thut die Fracht für die Consumtion und Produktion von Steinkohlen. Es liegt auf platter Hand, daß die Steinkohlen bei einem Preis von 6 fl. 40 kr. per Tonne (die hier immer eine Klafter besten Brennholzes gleich gehalten wird), vermittelst einer Eisenbahn, konkurriren können:

1) auf einem 50 Stunden weit entfernten Markt, wo für die Klafter Holz 10 fl. bezahlt wird;

2) auf einem 100 Stunden weit entfernten Markt, wo die Klafter des besten Brennholzes 13 bis 14 Gulden gilt.

München möchte auf diesem Wege die Tonne Steinkohlen zu 10 fl. bis 12 fl. (30 bis 36 kr. der Ztr.) beziehen, was immer noch bedeutend wohlfeiler wäre als in Philadelphia, wo eine Tonne 16 bis 17 fl. kostet, bei einem leichtern Gewicht, das auf die Tonne à 20 Ztr. zu Gunsten des bayerischen Gewicht à 23 Pfd. pr. Ztr. 460 Pfd. ausmacht.

Ich setze dabei voraus, daß, wie dieß bei allen Canälen und Eisenbahnen, ja sogar auch bei der unglücklichen Rheinschifffahrt, der Fall ist, die Güter in Ansehung der Zollabgabe in Güter der ganzen, halben und Viertelsgebühr abgetheilt, und daß die Steinkohlen in die letzte Klasse gesetzt werden. Dieser geringere Zollansatz wäre von Seiten des Staats nichts weniger denn als ein Geschenk an die Produzenten und Consumenten zu betrachten, ja nicht einmal als eine staatswirthschaftliche, sondern als eine rein finanzielle Maaßregel, wie sie jede Privat-Gesellschaft, die ihr Interesse verstände, verwilligen müßte.

Es ist leicht zu erachten, daß unter diesen Umständen die Steinkohlen-Gewinnung in Bayern weder in den Schaffungskosten, noch in dem Mangel an Consumtion und Nachfrage, sondern allein in dem Mangel an natürlicher Reichhaltigkeit der Flötze ihre Grenze fände, und daß, im Falle diese nicht fehlt, die Steinkohlen-Produktion durch Herstellung eines Eisenbahnsystems in kurzer Zeit auf das drei- und vierfache, ja auf das zehn- und zwanzigfache ihres gegenwärtigen Betrags gesteigert würde.

Torf. Welche unermeßliche Brennkraft schläft in den weiten Torfmooren Bayerns? Alle diese todte Kraft kann nur erweckt werden, durch Aufhebung der Forstvormundschaftsgesetze und durch Eisenbahnen. Man berechne die Masse des Torfes, die jährlich gestochen werden könnte, und die Quantität des Holzes, die jährlich erspart werden könnte, und die Quantität guten Waldbodens, welche dadurch für bessere Culturen gewonnen werden könnte, und man wird das Facit finden, welche Wirkungen die Bevormundschaftung der Privatforste hervorbringt.

Daß Holzfeuer angenehmer ist als Torffeuer, will ich gerne zugeben. Aber es giebt reiche Länder und Städte, wo man fast nichts als Torf brennt, und mit dem Holze sparsamer umgeht als mit dem Gewürz. In jenen Ländern fällt den Leuten der Torfgeruch so wenig beschwerlich als dem Müller das Klappern seiner Mühle. So lange aber das Holz wohlfeiler ist als Torf und Steinkohle, so lange werden die Leute sich nicht bequemen, Steinkohle oder Torf zu brennen. Eine

Eine *Waldwirthschaft*, welche die Preise des Holzes niederhält, bewirkt also das schnurgerade Gegentheil von dem, was sie beabsichtet, sie vermindert die Masse der Brennkraft, anstatt sie zu vermehren. Man lasse der Holzproduktion ihren freien Gang, sorge aber nur für möglichst gleiche Vertheilung des Produkts auf der ganzen Oberfläche des Staats, und die Folgen werden seyn:

1) daß in holzreichen Gegenden, wo nunmehr der Preis des Holzes höher geht, mehr gespart und mehr produzirt wird;
2) daß in holzarmen, fruchtbaren, und besonders in Weingegenden, mehr Torf und Steinkohle consumirt, und, da die Zufuhr an Holz aus holzreichen Gegenden erleichtert ist, ein großer Theil des zu Holzpflanzungen benützten Bodens zu einträglicheren Culturen verwendet werden wird.

Wenn es wahr ist, daß Bayern $2\frac{1}{2}$ Millionen Morgen Staats-Waldungen besitzt, wenn es wahr ist, daß diese Waldungen einen eben so schlechten Rein-Ertrag gewähren, wie die eines andern deutschen Staats, den ich vor 10 Jahren nach Abzug aller Kosten auf 10 kr. pr. Morgen berechnet habe; wenn es wahr ist, daß die Hälfte der Bevölkerung von Bayern mit Torf und Steinkohle und mit den durch gleiche Holz-Vertheilung bewirkten Ersparnissen vollkommen mit Brennmaterial versehen werden kann, und daß auf diese Weise ein Eisenbahnsystem die Wirkung hat, einen bedeutenden Theil der Staats-Waldungen für bessere Culturen

zu gewinnen, dem Holz einen höhern Werth, den Torfmooren Benützung und Capitalwerth, und der Steinkohlengewinnung Leben zu geben, so bedarf es nicht einmal nationalökonomistische Gründe für unser Eisenbahnsystem. Man betrachte es nur als eine große Holz-, Torf-, Steinkohlen-, Gyps-, Kalk-, Salz- und Stein-Rutsche, wodurch die Domainen zu einem erhöhten Ertrag gebracht werden, und der dafür gemachte Aufwand erscheint als eben so rein finanziell als der Aufwand, den die Steinkohlenlandbesitzer an der kleinen Schüylkill machen, um ihr Steinkohlenland zu Werth und Ertrag zu bringen. Bevor dieses Projekt auf die Bahn gebracht war, hätte man jenes Land für die Hälfte der Anlag-Kosten der Eisenbahn (16 engl. Meilen 30 bis 40,000 Dollars) kaufen können; jetzt noch ist es nicht so viel werth; ist aber jener Aufwand gemacht, so wird es fünf und zehnmal so viel werth, und die Interessen der Anlage werden noch überdies reichlich durch die Bahnzölle vergütet werden.

Man sorge in Bayern nur für die Erweckung der schlafenden Kräfte und für die gleiche Vertheilung dessen, was die Natur gegeben hat auf der ganzen Oberfläche des Staats vermittelst Eisenbahnen, und diese Anstalten werden den Staat eben so wohl aller Sorge für das Brennmaterial-Bedürfniß überheben, als sie ihn der Sorge für Frucht-Vorraths-Anstalten überheben, wie wir gleich sehen werden.

Ackerbau. Dieser gewinnt durch erleichterte Ausfuhr nach dem Norden und Südwesten, durch erleichterten Transport nach den großen Städten und fruchtarmen Gegenden des Inlandes, und zur Zeit des partiellen Mißwachses, durch erleichterten Bezug des nothwendigsten Bedürfnisses aus andern Gegenden des Landes, zur Zeit des allgemeinen Mangels aber durch erleichterten Bezug von fremdem Getreide und fremden Getreidesurrogaten, wie Reis ꝛc. ꝛc. Einem Revier, Einer Provinz, Einem Reiche stehen nun die Vorräthe mehrerer anderer Provinzen und Reiche, ja sogar anderer Welttheile zu Gebote. Mit diesem großen Vortheil

können die ärmlichen, kostspieligen und wirkungslosen Getreide-Vorraths-Anstalten, worüber die Schriftsteller so viel geschrieben und die Regierungen so viel verordnet haben, keine Vergleichung aushalten.

Das flache Land gewinnt durch erleichterten Bezug des Brennmaterials, der Manufakturwaaren, insbesondere aber des Salzes, des Eisens und Gypses, so mächtiger Hebel für den Ackerbau. Eine Vertheilung des Natur-Vorraths an Gyps auf die ganze Oberfläche des Staats würde allein schon das Unternehmen rechtfertigen. Endlich gewinnt es durch die Acquisition alles überflüssigen, für bessere Culturen geeigneten, Waldbodens. Am bedeutendsten werden diese Vortheile von den Grundherren in Niederbayern und von den großen Bauern daselbst empfunden werden.

Freilich müßte mit Aufhebung der Waldbevormundschaftung und Herstellung des Eisenbahnsystems auch die Aufhebung des lästigen Güter-Verbands Hand in Hand gehen. Eines ohne das andere könnte nur halb und einseitig wirken. Würde der Güter-Verband aufgehoben, ohne die erleichterte Communikation herzustellen, was würde die Folge seyn? Da das Sürplüs der Acker-Produktion weder in gehöriger Quantität nach Außen, noch nach den großen Städten seinen Abfluß nehmen könnte, so könnte die Freiheit der Güter-Trennung blos eine Vermehrung der vom Ackerbau lebenden Volksklasse bewirken. Wie in manchen Gegenden von Schwaben, so würde auch in Bayern die Güter-Trennung und Population des flachen Landes so lange fortgehen, bis jeder nur so viel Ackerboden besäße, als er zu seinem und seiner Familie Unterhalt bedurfte. Dick bevölkert würde der Staat auf diese Weise, aber da die Theilung der Arbeit zwischen den Manufaktur- und Ackerbautreibenden sich nicht mit dem Wachsthume der Volkszahl ausbilden könnte, so würde diese Volksvermehrung und Güter-Trennung die Kraft des Ganzen eher schwächen, als stärken. Eine Menge kleiner Bauern, die kein oder nur ein ganz geringes Sürplüs an Acker-Produkten erzeugen,

die also nur sehr wenige Manufaktur-Produkte eintauschen können, und sich folglich mit den rohesten Hausfabrikaten behelfen, trägt wenig zur Vergrößerung der Städte und zur Vervollkommnung des Gewerbes bei. Ihre Aufspeicherungen sind beinahe null, und oft ermangeln sie des Brodes zur Zeit des Mangels noch vor den Städten, da sie bei ihren geringen Capitalien ihre geringen Vorräthe so schnell als möglich an die Stadt abzusetzen suchen. Das Hauptsürplüs solcher Länder besteht in Menschen, die, nachdem einmal die Güter-Trennung ihren höchsten Punkt erreicht hat, auf dem Lande kein Unterkommen finden. Wo soll sich nun dieses Sürplüs hinwenden? Nach den Städten? dort aber ist ja die Zufuhr an Acker-Produkten fast null, weil das Land fast alle selbst verzehrt; und der Absatz an Manufakturwaaren ist fast null, eben weil das Land bei seinem geringen Sürplüs wenig entgegen nehmen kann. Und die vorgesparten Capitalien sind fast null, wegen des bisher so geringen Verkehrs zwischen Stadt und Land. Wie sollen da neue Gewerbe aufkommen, oder neue Hände in alten Gewerben Beschäftigung finden? die natürliche Folge hiervon ist, daß jenes Sürplüs an Menschen auswandert. Die Menschen-Ausfuhr ist aber unter allen Ausfuhren die verderblichste.

Sie ziehen nicht nur die ganze Quantität der Früchte und Werthe, die ihre Erziehung gekostet hat, sondern auch noch weitere Capitale mit sich fort, ohne Rückfrachten und Einfuhren zu bewirken.

Man blicke um sich, und man wird die Wahrheit dieser Schilderung in mancher Nachbargegend bestätigt finden. In solchen Gegenden sieht man zwar viele Menschen und jeden Fleck Landes angebaut, aber schlecht gekleidete und schlecht genährte Menschen, keinen tüchtigen, unabhängigen, im Wohlstand lebenden Bauerstand, kleine, erbärmliche, halb elende Gewerbe-, halb Ackerbau treibende Zwitterstädtchen, und Schaaren von Auswanderern.

Ganz anders wirkt die Auflösung des Güter-Verbandes bei einem zweckmäßigen Communikationssystem. Nun

geht das Sürplüs des Acker-Produktes nach den großen Städten, wo es dazu dient, die Zahl der Manufakturisten, ihre Capitale und ihre Produktion zu vermehren, indem das Land immer eine seinem Absatz entsprechende Quantität von Manufaktur-Produkten entgegen nimmt. Die dadurch auf dem Lande entstehende Capital- und Genuß-Vermehrung reizt zur Aufhäufung, zur Arbeitsamkeit, zur Entwicklung aller im Lande befindlichen moralischen und physischen Produktionskräfte. Während der Reichthum und die Produktionskräfte auf dem Lande wachsen, wird, durch den Abfluß der Sürplüs-Produkte, die Bevölkerung des flachen Landes und die Güter-Trennung von der Natur der Dinge in gewissen Schranken gehalten. Denn die Bevölkerung steht nur im Verhältniß mit der Quantität der produzirten Lebensmittel. Diejenigen Lebensmittel aber, welche nach der Stadt gehen, können unmöglich die Bevölkerung des Landes vermehren. So wächst mit der vermehrten Produktion des Landes immer die Industrie der Stadt, und die Sürplüs-Bevölkerung des Landes wird immer in der Stadt Unterkommen und Beschäftigung finden, während die dadurch vermehrte Industrie der Stadt immer wieder als ein Stimulus auf die Acker-Produktion zurückwirkt.

Güter-Trennung wird unter diesen Umständen auch Statt haben, aber sie wird mit dem Wachsthume der Produktivkräfte Hand in Hand gehen, und alsdann stehen bleiben, wenn der Landwirth von seinem Acker noch so viel Sürplüs erzeugen kann, als nöthig ist, um sich dafür die vervollkommneten Manufakturwaaren der Stadt, an die er gewohnt ist, und die ihm zum Bedürfniß geworden sind, einzutauschen.

Noch möchte unter den aus einem Eisenbahnsystem für die Landwirthschaft entspringenden Vortheilen anzuführen seyn, daß nunmehr auf den großen Straßen, wo die meisten Pferde gebraucht wurden, $^{19}/_{20}$ dieser Thiere, folglich ihr Futter erspart wird, das auf gehörntes Zugvieh in der

Landwirthschaft verwendet, nunmehr viel ökonomischer, nämlich reproduktiv, consumirt werden kann.

VI. Einfluß des ganzen Systems auf die Städte.

A) Inländische Städte.

Warum wachsen die amerikanischen Städte so zusehends, so unbegreiflich schnell, daß man oft nach Verlauf von wenigen Monaten ihre Vorstädte kaum wieder erkennt? Als ich vor einiger Zeit, nach einer Abwesenheit von 6 Monaten, zum erstenmal wieder nach Philadelphia kam, fand ich ganz neue Straßen, ja ganz neue Quartiere. Die Ursache ist die ausserordentliche Vermehrung der Ackerbau-Produktion, und die ihr entsprechende Nachfrage nach Manufaktur-Produkten, befördert durch vielfältige, natürliche und künstliche Communikationen. Von gleichen Ursachen wird man immer auch gleiche Wirkungen wahrnehmen. Der natürliche Reichthum Bayerns ist in jeder Hinsicht so groß, um 2 Millionen Menschen in den Städten mit Häusern, Lebensmitteln, Brennstoff und mit Materialien für ihre Fabrikation zu versehen. Dagegen ist die von der Natur dem Gebiet gegebene Communikation fast null. Der eine Hauptfluß fließt nordwestlich, der andere südöstlich. Diese Trennung, an sich schon höchst nachtheilig, wird es noch vielmehr durch die totale Verschiedenheit der Produktionskräfte beider Flußgebiete, eine Verschiedenheit, die, in Wechselwirkung gebracht, die Ursache eines unermeßlichen innern Verkehrs werden könnte, dagegen aber für sich bestehend, die Produktivkräfte ausserordentlich niederhält.

Das Flußgebiet des Mains hat Wein, Bergwerks-Produkte, Obst rc. im Ueberfluß, das Flußgebiet der Donau besitzt diese Dinge nicht, hat aber einen Ueberfluß an Getreide rc. Holz und Salz, woran es jenem Gebiete fehlt. Der Mayn, auf dem Getreide, Holz, Salz rc. ihren Abfluß nehmen könnten, bespült die Ufer der Gegenden nicht, die

jene Dinge im Ueberfluß hervorbringen, während auf der Donau, an deren Ufer sie im Ueberfluß vorhanden sind, von dergleichen nichts zu verführen ist. Ueberdieß befinden sich die Hauptstädte gerade nicht an den schiffbaren Flüssen, sind also aller erleichterten Communikation völlig bar, wie Nürnberg, Augsburg und München. Und dann ist noch dazu die Donau auf der Fahrt zu Berge kaum als eine frachterleichternde Communikation in Anschlag zu bringen. Man ersieht hieraus, daß sich in Bayern alles, alles vereinigt, um die Nation anzuspornen, die so getrennten Natur- und Kunstkräfte, vermittelst Natur und Kunst in Wechselwirkung zu stellen, um das Werk der Vergrößerung ihrer Städte, und der Belebung ihrer Landwirthschaft und ihres Bergbaues zu befördern.

Die Vergrößerung der Städte ist bedingt:

1) durch die zu den Gebäuden erforderlichen Baumaterialien.

Wie weit her kann man auf den Chausseen in der Hauptstadt München Bauholz und Bausteine beziehen? Welche Vortheile haben dagegen Neu-York, Philadelphia und Baltimore — auf der einen Seite durch die erleichterte Zufuhr zur See, auf der andern durch die Zufuhr auf den Flüssen, Canälen und Eisenbahnen? Man errichte in München eine nach vier Richtungen gehende Eisenbahn, und München wird auf gleiche Weise den Stoff zur Vergrößerung und Vermehrung seiner Gebäude von weiten Gegenden her beziehen.

2) Durch die zur Ernährung ihrer Bewohner erforderlichen Lebensmittel.

Wie weit her und mit welchen Kosten bezieht München seine Getreidefrüchte, seine Kartoffeln, Gemüse, seinen Bedarf an Heu und Stroh? Und welche Vortheile genießt dagegen Baltimore durch die Susquehannah, Philadelphia durch die Delaware, und Neu-York durch den Hudson? Dennoch haben diese Städte riesenmäßige Eisenbahnen im Werk, weil sie einsehen, welcher große Vortheil in dieser Hinsicht aus

der Communikations-Erleichterung erwächst. München erbaue Eisenbahnen, und es wird derselben Vortheile theilhaftig werden.

3) Durch die Größe ihres Erwerbsbetriebs.

Diese hängt großen Theils von der Leichtigkeit, das rohe Material zu beziehen und das Fabrikat weit hin zu verfahren, ab. Zu den meisten Gewerben wird eine Masse sehr ins Gewicht fallender Materialien erfordert, wie z. B. zu den Brauereien Holz, Gerste. Dergleichen Gewerbe, die wegen der Bedeutenheit der Consumtion ihrer Fabrikate eben die wichtigsten sind, werden durch die Fracht-Erleichterung am meisten begünstigt. Die großen städtischen Gewerbs-Anstalten, indem sie wohlfeilere und vollkommenere Fabrikate liefern können, erlangen durch die erleichterte Verführung derselben einen entschiedenen Vortheil über die Zwitter-Anstalten auf dem Lande, zum Besten der gesammten National-Industrie. Manche Leute, die nur die Oberfläche der Dinge betrachten, loben sich eine Menge kleiner Gewerbe mit regelmäßigem Auskommen. Sie bedenken aber nicht, daß das Ganze der National-Industrie und besonders das Ganze der Landwirthschaft diesen behaglichen Zustand von Einzelnen zu büßen hat.

B) Seestädte.

Durch die Eisenbahn kommen Hamburg und Bremen in den Besitz des ganzen Zwischenhandels von Bayern, der bisher zum größern Theil über Holland und Havre gegangen ist, welcher Zwischenhandel durch die Fracht-Erleichterung noch bedeutend steigen würde. Und da der Bezug von fremden Gütern immer einen gleich bedeutenden Bezug von innern Fabrikaten und Produkten zur Folge hat (oder auch, wenn man will, umgekehrt) die Ausfuhr an Produkten aber zum wenigsten das vier und fünffache des Gewichtes der Waaren-Einfuhren beträgt, so wird es mir erlaubt seyn, den ganzen Handel, der zwischen den Hansestädten und Bayern eintreten würde, wenigstens zu 700,000 bis

800,000 Ztr. und zu 10 bis 20 Millionen Gulden anzuschlagen. Dazu käme noch der Mehrbetrag des Verkehrs zwischen den Hansestädten und Sachsen, den übrigen süddeutschen Ländern und der Schweiz.

Ich überlasse es den Kaufleuten der Hansestädte, zu berechnen, um wie vieles hiedurch die Zahl der in ihren Häfen ein und ausgehenden Tonnen, und ihre Fischereien, ferner die Summe ihrer Commissions-Gebühren, ihrer Assekuranz-Gewinnste, der Vergrößerung ihrer Bevölkerung und ihrer städtischen Consumtion durch Vermehrung ihrer Comptoir-Bedienten, der einheimischen und fremden Seeleute, der Packer und Fuhrleute, der Handwerker und Fremden, und dadurch die Summe ihrer städtischen Einkünfte zunähme, und ich lebe der getrosten Hoffnung, daß sie mir um dieses Vorschlages willen die Sünde vergeben werden, einem kräftigen deutschen Handelssystem einst das Wort gesprochen zu haben.

Um den Bewohnern jener Städte die Geringfügigkeit des zu machenden Aufwandes in Vergleichung mit den daraus entspringenden Vortheilen noch handgreiflicher und begreiflicher zu machen, setze ich den Fall, es hätte irgend ein Mäkler in irgend einer Seestadt, von irgend einer überirdischen Macht, den Auftrag, einen Fluß so groß wie der Rhein, im Aufstreich zu verkaufen, mit der Verpflichtung, daß gedachte überirdische Macht sich verbindlich und anheischig mache, obgedachten schiffbaren Strom gerade so zu ziehen und zu leiten, wie es den Meistbietenden gefallen und conveniren würde. Ich frage: würden die Herren von Hamburg und Bremen nicht auf der Auktion erscheinen? Würden sie nicht vier Millionen Gulden für den Strom bieten? Würden sie sich nicht ausbedingen, daß gedachter Strom von Lindau über Augsburg, Nürnberg (und ein Nebenarm von München nach Nürnberg gleichsam als Drauf- und Dreingabe) sofort über Bamberg, Gotha, Kassel, Göttingen und Braunschweig, und von da zur Hälfte nach

Hamburg und zur Hälfte nach Bremen geleitet werden sollte und müßte?

Wenn nun aber eine Eisenbahn für 4 Millionen erkauft werden kann, die ihnen noch bessere Dienste leistet, als obgedachter Strom, da sie zu Berg wie zu Thal, im Sommer wie im Winter, ohne alle Wassersgefahr und Störung, ohne alle Umwege, befahren werden kann, wäre dieses nicht ein noch weit vortheilhafterer Kauf? —

Die oft überweise Comptoir-Weisheit wende mir nicht ein, daß zum Behufe des Verkehrs mit Süd- und Mittel-Deutschland bereits eine Strecke der Weser und Elbe dienlich sey. Die untere Susquehannah ist auch schiffbar, und doch baut Baltimore längs derselben eine Eisenbahn. Warum? Weil ein Stück kein Ganzes ist. Bergschifffahrt ist kostspielig und langweilig, Ströme sind im Winter und bei hohem Wasser nicht zu befahren, und nehmen, wie die Weser, große Umwege. Endlich, was will eine Wasserfracht zu Berge von 30 oder 40 Stunden sagen, bei einem dreimal weiteren Transport? Sicherheit der Versendung und des Bezugs, Schnelligkeit, Wohlfeilheit und Ununterbrochenheit des Verkehrs sind im Handel und in der Produktion so große Vortheile, daß nur in ausserordentlichen Fällen und in einigen Artikeln die Flußschifffahrt mit den Eisenbahnen konkurriren kann, wie z. B. im Holzhandel. Ohnehin läßt man ja die Flüsse fließen, nach wie vor, wenn man Eisenbahnen baut, und diejenigen, welche sich ihrer bedienen wollen, sind mit nichten gehindert, nach wie vor, ihre Güter darauf gehen zu lassen.

Nur eine einzige große Handelswahrheit bitte ich jene Städte zu bedenken, die ist: daß der Handel der Seestädte immer in dem Maaße groß oder klein ist, in welchem das Binnenland, mit welchem sie in Verbindung stehen, groß oder klein, reich oder arm, produktions- und konsumtionsfähig oder unfähig ist. Ihr Handel nimmt zu mit der Erweiterung und Bereicherung ihres Handelsgebiets, und nimmt ab mit seiner Verringerung oder Verarmung.

Die klare Erkenntniß dieser einfachen Wahrheit hat fünf atlandische Städte in Nordamerika: Boston, Neu-York, Baltimore, Philadelphia und Washington vermocht, mit einem Aufwand von mehr als 40 Millionen Dollars, 6 Nationalwerke anzulegen, um sich mit vier Millionen in ihrem Rücken wohnender Menschen in produktive und consumtive Communikation zu bringen. Sollte in drei nicht minder reichen deutschen Seestädten und in sechs der reichsten deutschen Binnenstädte nicht so viel Unternehmungsgeist, Einsicht, Gemeingeist und Capital zusammen zu bringen seyn, um mit dem geringen Aufwand von 4 Millionen Gulden ein Nationalwerk zu Stande zu bringen, wodurch 6 bis 8 Millionen Menschen auf deutschen Grund und Boden mit der See in Verbindung gebracht, und dadurch von der Handels-Hintersäßigkeit eines fremden Landes entbunden werden, das sich mit Deutschlands Schweiß bereichert, und ihm zum Dank mit den drückendsten, ungerechtesten und kurzsichtigsten Verkehrsbeschränkungen vergilt? — Möchte doch Deutschland zu Deutschland halten, und sich eine Ausfahrt auf dem eigenen Acker machen, statt die Früchte seines Fleißes durch die Mißgunst des böswilligen Nachbars verderben zu lassen.

C) Städte und Länder längs der bayerisch-hanseatischen Eisenbahn, und Route derselben.

Es bedarf, ausser einer allgemeinen Hinweisung auf das, was ich über die Wirkungen einer Eisenbahn auf den innern und äussern Verkehr Bayerns und auf den Handel der Hansestädte bereits bemerkt habe, hier keiner besondern Ausführung. Die Fabriken und Bergwerke von Sachsen, Braunschweig und Hessen werden südwärts und nordwärts durch erleichterten Absatz ihrer Produkte und durch erleichterten Bezug ihrer Bedürfnisse unermeßlich gewinnen. Seitdem ein mitteldeutscher Handels-Verein besteht, wovon Kurhessen ein Haupt-Mitglied ist, bin ich der Meinung, daß die Eisenbahn ihre Richtung von Gotha nach Kassel, oder

nach einem Punkt in der Nähe von Kassel nehmen könnte. Der dadurch verursachte Umweg würde durch die daraus erwachsenden Vortheile weit aufgewogen. (b)

VII. Einfluß der hanseatisch-bayerischen Eisenbahn auf die Rheinschifffahrt.

Daß durch dieses Unternehmen ein großer Theil der Güter, welche bisher den Rhein genommen haben, von jener Route abgeleitet würde, ist keinem Zweifel unterworfen. Dessen ungeachtet glaube ich nicht, daß die Rheinuferstaaten, Holland ausgenommen, es mit neidischen Augen zu betrachten Ursache hätten. Ich will meine Gründe für diese paradox scheinende Meinung angeben:

Holland befindet sich, in Beziehung auf die obern Rheinuferstaaten, in der günstigen Lage eines Monopolisten. Seine einzige Conkurrenz ist die Landfracht. Es kann und wird also fortan mit seinen Beschränkungen immer so weit gehen, als ihm diese sehr günstige Conkurrenz gestattet. Vergeblich wird man Congresse halten, Noten wechseln, Verträge schließen; Holland wird im Gefühle seines Vortheils alle Verträge in demselben Geiste interpretiren, in welchem es das berühmte, oder vielmehr das berüchtigte «**jusqu'à la mer**» interpretirt hat. Diese Eisenbahn aber wirkt mit *Einem* Schlage, was keine Vorstellungen, keine Deduktionen und Verträge vermögen — *die höchstmögliche Freiheit des Rheins*. Holland, um sich doch wenigstens einen Theil des Zwischenhandels von Süddeutschland zu erhalten, um nicht noch zu erleben, daß die Colonialwaaren von Frankfurt Rhein-abwärts gehen, wird genöthigt seyn, alle nur möglichen Erleichterungen zu machen, und seine Kaufleute werden sich angespornt fühlen, die höchsten Tugenden eines Kaufmanns: Promptheit, Gefälligkeit, Bereitwilligkeit und Billigkeit zu üben, worin sie, dem Gerücht nach, bis jezt eben keine großen Muster und Vorbilder gewesen seyn sollen. Die obern Rheinuferstaaten werden also

durch diese Erleichterungen zehnfach an eigenem Handel gewinnen, was sie an Durchfuhrhandel verloren haben, der ja doch auf Flüssen sehr wenig Gewinn liegen läßt. Aus diesen Gründen bin ich geneigt zu glauben, daß der Rheinhandel im mindesten nicht abnehmen würde. Auf jeden Fall müßten die Rheinuferstaaten ihr wahres Interesse ganz und gar verkennen, um die Errichtung der bayerisch-hanseatischen Eisenbahn mit neidischen Augen zu betrachten.

Bayern aber würde an beiden Enden gewinnen, indem es durch den Holzhandel und durch Erleichterung der Ausfuhr aus dem Rheinkreis auch an der Rheinschifffahrts-Erleichterung Theil nähme.

Frankfurt, die Meßgesinnte, möchte wohl im Anfang murren, in kurzer Zeit aber möchte sie deutlich verspüren, daß durch Verbindung mit der Eisenbahn, auch sie an beiden Enden gewönne.

VIII. Anlagekosten, Frachtbetrag und Ertrag.

A) Des bayerischen Eisenbahnsystems.

Ich habe in meinen Briefen die Strecke der Eisenbahn im Innern, wodurch alle Haupt-, Handels- und Produktions-Punkte des Königreichs in Verbindung gesetzt werden, auf 300 Stunden angeschlagen.

Da nach der Erfahrung in England eine einfache Eisenbahn zureichend ist, wo drei Ausweichungen pr. englische Meile, also 7½ pr. Stunde vorkommen, so dürfte eine solche um so mehr hier zureichen, als nach den neuesten Erfindungen des Herrn v. Baader die Ausweichungen gar kein Hinderniß mehr verursachen. Auch dürfte die Summe von 30,000 fl. pr. Stunde, in Deutschland mehr als zureichend seyn, ein ganz solides Werk herzustellen. Wir wollen aber statt 9 Millionen, wegen Herstellung ausserordentlicher Zugmaschinen über die höchsten Punkte, annehmen 10 Millionen Gulden.

Davon beträgt das jährliche Interesse .... 500,000 fl.
Und für die Reparaturen und Aufsichtskosten,
ungeachtet mehr an Chaussee-Reparaturen erspart
wird, die gewöhnlichen 2 pCt. .... 200,000 fl.
700,000 fl.

Bevor ich nun in weitere Berechnungen eingehe, muß ich den Zweifeln der Zweifler zuvorzukommen suchen, durch einen Beweis, der vernünftiger Weise gar keinen Zweifel zuläßt.

Solche Berechnungen nämlich, wie ich sie anzustellen im Begriff bin, lassen immer ein Heer von Einwendungen zu, zumal wenn der, der sie entwirft, wie es bei mir der Fall ist, aller nöthigen Notizen ermangelt. Man kann einwenden, daß ich eine zu große Zentner-Zahl, oder eine zu große Stunden-Zahl angenommen habe, daß ich bei meinen Berechnungen Verbesserungen voraussetze, die blos durch das Niederschreiben aufs Papier realisirt seyen. Diesem Allen zu begegnen, will ich erst einen handgreiflichen Beweis führen.

Es ist eine ausgemachte Sache, daß Bayern 800,000 Ztr. Salz producirt (ein geringes weniger oder mehr) und 300,000 Ztr. Eisen und andere Metalle. Dieses Gewicht von 1,100,000 Ztr. wird großen Theils 60—80, bis 100 Stunden verführt. Ich will, um ja keiner Einwendung Raum zu geben, nur 30 Stunden annehmen. Es ist gewiß, daß die Fracht auf ungefähr 2½ kr. pr. Stunde kommt, sage nur 2 kr. Die Totalsumme der Fracht-Auslagen auf diese beiden Artikel beträgt also im geringsten Fall 1,100,000 Ztr.

Ich werde hienach beweisen, daß die Fracht auf der Eisenbahn pr. Ztr. und Stunde nur auf ½ kr. kömmt. Die Ersparniß beträgt also .... 725,000 fl.
folglich 25,000 fl. mehr als die Interessen sämmtlicher Anlagskosten und die Unterhaltungskosten.

Nach diesem handgreiflichen Beweise glaube ich schon etwas weiter gehen zu können.

Es ist ferner gewiß, daß die Ausfuhr und Einfuhr an Waaren, wenigstens 400,000 Ztr. beträgt; thut auf eine Fracht von 30 Stunden im Inland à 1½ kr. Ersparniß pr. Ztr. und Stunde .... 300,000 fl.

Ich habe oben statt 2 Millionen Scheffeln Getreide-Ausfuhr, nur 2 Millionen Ztr. angenommen. Statt hier das Doppelte zu rechnen, weil durch den Einfluß der Eisenbahn nothwendig die Ausfuhr sich verdoppelt, nehme ich nur die Hälfte der Hälfte an, das heißt 1 Million. Ztr., und obwohl die meiste Frucht 20 bis 30 Stunden weit verführt wird, nur 10 Stunden Eisenbahnfracht. Thut Ersparniß .... 225,000 fl.

1,250,000 fl.

Es ist ferner gewiß, daß die großen Städte und fruchtarmen Gegenden, wenigstens 4 Millionen Zentner Getreide, Hafer, Kartoffeln, von fernen Gegenden beziehen. Nehmen wir nun an, 2 Mill. Ztr. und 10 Stunden Fracht, thut Ersparniß .... 450,000 fl.

Es ist ferner gewiß, daß eine große Quantität Wein, 40, 50, 60 und 80 Stunden weit verführt wird, daß die bayerischen Brauereien über 3 Mill. Ztr. Gerste verbrauchen, wovon ein großer Theil von den Städten und fruchtarmen Gegenden weit her bezogen wird, daß von 13 Mill. Ztr. Bier eine große Quantität weithin verführt wird. Nehmen wir von diesen großen Summen nur folgendes in Berechnung.

200,000 Ztr. Wein 30 Stunden	150,000 fl.
500,000 Ztr. Gerste 10 Stunden	125,000 fl.
1,000,000 Ztr. Bier 10 Stunden	250,000 fl.
	975,000 fl.

Es ist endlich gewiß, daß die großen Städte und holzarmen Gegenden ein unermeßliches Gewicht an Torf, Holz, Steinkohlen, an Heu und Stroh, an Bausteinen, Bauholz, Dachziegeln, Kalk, Sand, Thonerde verbrauchen, daß ein

großes Gewicht an Mühlsteinen, Gyps, Rinde, durch das Land verführt wird. Nehmen wir nur die Hälfte des wahrscheinlichen Betrags, 4 Mill. Ztr. und nur 5 Stunden, so beträgt die Ersparniß .... 700,000 fl.

Thut in runder Summe .... 3,000,000 fl.

Fracht-Ersparniß, ungeachtet bei den meisten Artikeln nur die Hälfte oder der dritte Theil des Gewichts und der Stundenzahl, und im Ganzen nur die niederste Fracht angenommen worden ist.

Ich habe nun auch den vorläufigen Beweis zu führen, daß die Fracht von ½ kr. pr. Ztr. und Stunde zureicht, alle Kosten zu decken.

Wenn obige Ersparnisse, à ¾ der Fracht, 3 Million. betragen, so fällt für die Eisenbahn .... 1,000,000 fl.

Davon gehen ab: die Zugkosten, statt 14 Tonnen sage nur 150 Ztr. pr. Pfd., thut auf 10 Stunden täglich 1500 Ztr.

Die Pferde können meistens hin und her benützt werden, wir wollen aber annehmen, daß sie leer zurück gehen.

Ein Mann kann 2 bis 5 Pferde leiten, wir wollen aber nur auf 2 Pferde einen Mann rechnen.

1500 Ztr. und eine Stunde Transport kosten also

1 Pferd 2 Tage	2 fl.	40	kr.
1 Mann 1 Tag	1 »	—	»
Wagenreparation	— »	20	»
	4 »	—	»

Thut auf obiges Gewicht in runder Summe .. 300,000 fl.

und bleiben rein .... 700,000 fl.

Dieß ist jedoch nur mein vorläufiger Beweis. Nachdem dieser geführt ist, wird es mir erlaubt seyn, eine der Wahrscheinlichkeit etwas näher kommende Berechnung aufzustellen.

Doch auch bei dieser neuen Berechnung werde ich geflissentlich, weit unter der Wirklichkeit bleiben, und für Vermehrung des Verkehrs gar nichts in Anschlag bringen.

Ich werde dabei eine Gradation annehmen, wie sie dem national-ökonomistischen sowohl als dem Finanz-Prinzip entspricht, nach ganzer, halber und Viertelsgebühr.

Bei weiterem Vorschreiten in diesen Berechnungen habe ich gefunden, daß man die Bahnzölle von den Zugkosten trennen muß, und zwar aus zwei Gründen:

Erster Grund: Es würde die Freiheit des Verkehrs, so wie jede andere Freiheit stören, und die Verwaltungs-Geschäfte unnöthig vermehren, wenn die Anstalt die Anschaffung der Wagen und die Bespannung besorgte. Es ist dazu auch nicht der geringste Grund vorhanden. Man stelle die Eisenbahn hin, wie man Canäle hinstellt, und lasse jeden für Pferde und Wagen sorgen, wie man jeden für Pferde und Boote sorgen läßt. Von Strecke zu Strecke bestelle man Einnehmer, und lasse die Gebühr erheben, wie beim Canal an den Schleußen.

Zweiter Grund: Würden von den geringeren Gütern auch die Ziehkosten nur zum vierten Theil erhoben, so würden sie oft nicht die Kosten der Bespannung bezahlen, wogegen die Güter der ganzen Gebühr über die Gebühr beschwert würden. Auch sind ja die Ziehkosten hier, wie bei der Chausseefracht, immer dieselben, bei allen Arten von Gütern.

Ich überlasse daher die Ziehkosten den Privaten zur Bestreitung, und nehme sie hier nur (im Durchschnitt zu 1/8 kr. pr. Stunde und Ztr.) in Berechnung, um die Größe der Frachten anzuzeigen.

Meine Eintheilung ist folgende:

I. Güter der ganzen Gebühr, Salz, Eisen, Ein- und Ausfuhr-Waaren, ferner Hanf, Wolle, Wein,
Bahnzoll pr. Stunde u. Ztr. 1/2 kr. Zugkosten 1/8 kr. . 5/8.

II. Güter der halben Gebühr, wie Getreide, Gerste, Bier,
Bahnzoll pr. Stunde u. Ztr. 1/4 kr. Zugkosten 1/8 kr. . 3/8.

III. Güter der Viertelsgebühr, Brennmaterialien, Gyps ꝛc. Bahnzoll pr. Stunde u. Ztr. 1/8 kr. Zugkosten 1/8 kr. . 2/8

Nach dieser Classifikation wage ich folgende Berechnung, wobei ich die Zugkosten als Privatsache ganz weglasse. Diese sind im Durchschnitt zu 1/8 kr. pr. Ztr. und Stunde zu berechnen, steigen und fallen aber, je nachdem mehr oder weniger geladen wird, je nachdem mehr oder weniger Pferde auf Einen Mann kommen, und je nachdem Rückfrachten genommen werden.

I.	Güter der ganzen Gebühr à 1/2 kr. pr. Stunde und Ztr. oder 10 kr. pr. Stunde und Tonne, Salz und Eisen, 60,000 Tonnen 30 Stunden	300,000 fl.
	Einfuhr und Ausfuhr an Waaren, 25,000 Tonnen 30 Stunden	150,000 fl.
	Innerer Verkehr in Manufakturwaaren u. Produkten: Tabak, Flachs, Hanf, Wein, Wolle, Papier, Lumpen, 60,000 Tonnen 20 Stunden	200,000 fl.
	Durchfuhr 5000 Tonnen, 60 Stunden...	50,000 fl.
		700,000 fl.
II.	Güter der halben Gebühr à 5 kr. pr. Tonne u. Stunde, Ausfuhr an Getreide, Gerste, Früchten, 100,000 Tonnen, 20 Stunden	166,666 2/3 fl.
	Innerer Verkehr an Getreide, Gerste, Hafer, Kartoffel, Bier ꝛc. 200,000 Tonnen 10 Stunden	166,666 2/3 fl.
		333,333 1/3 fl.
III.	Güter der Viertelsgebühr à 2 1/2 kr. pr. Tonne, Holz, Steinkohle, Holzkohle, Torf, Bauholz, Gyps, Bausteine, Rinde, rohes Eisen-Mineral, Mühlsteine, Kalk, Dachziegel, Sand, Thonerde, Backsteine, rohe Marmor, Schleifsteine, rohes Mineral, Dünger ꝛc. 600,000 Tonnen à 6 Stunden	150,000 fl.
	Im Ganzen	1,183,333 2/3 fl.

3*

Sage in runder Summe	1,200,000 fl.
Davon Aufsichtskosten u. Reparatur....	200,000 fl.
Bleibt reiner Ertrag	1,000,000 fl.

oder 10 pCt. der Anlagekosten, wobei die Vermehrung des Verkehrs nicht in Anschlag gebracht ist.

Daß dieselbe groß seyn müsse, erhellt aus dem Betrag der Frachten der verschiedenen Gegenstände, welche nunmehr auf eine Entfernung von 50 Stunden, mit Einfluß der Zugkosten betragen

1 Ztr. Salz, Wein rc.	$31\frac{1}{4}$ kr.
1 Ztr. Getreide, Gerste, Mehl ..	$18\frac{3}{4}$ kr.
1 Ztr. Gyps, Steinkohle.......	$12\frac{1}{2}$ kr.

Wenn also der Ztr. feines Mehl, 100 Stunden von Lindau entfernt, 4 fl. kostet, so kann es in Lindau mit 10 Prozent Profit erkauft werden für 5 fl. Die bayerische Maaß Wein kommt an Fracht ungefähr auf 1 kr. pr. 50 Stunden. Ein Ztr. Steinkohle käme 100 Stunden von der Grube, bei 20 kr. Ankauf, nicht höher als 45 kr.; eine Quantität Torf, die an Brennkraft einem Klafter Holz gleich käme, könnte für 2 bis 3 fl. 30 bis 40 Stunden verführt werden.

Ich überlasse es jedem denkenden Manne, sich die wohlthätigen Folgen eines so erleichterten Verkehrs im Detail vorzustellen.

B) Der bayerisch-hanseatischen Eisenbahn.

Die Entfernung von Bamberg und Hamburg, mit Einschluß aller Umwege auf 140 Stunden angenommen, würden die Baukosten dieses Werkes betragen, in runder Summe 4 Millionen.

Deren Zinsen	200,000 fl.
Reparaturen und Aufsicht	80,000 fl.
	280,000 fl.

Darauf würden gehen:

I. Güter der ganzen Gebühr, von und nach Bayern (ge-

ring angeschlagen) 12,500 Tonnen, auf 140 Stunden .... 287,500 fl.

Zwischen-Verkehr zwischen Bayern, Sachsen u. Hessen, 6500 T. auf 60 Stunden 65,000 fl.

Zwischen-Verkehr zwischen den Hansestädten, Ober- und Niedersachsen 2c. 12,500 Tonnen, auf 80 Stunden .... 166,600 fl.

519,100 fl.

II. Güter der halben Gebühr, die im gewöhnlichen Verkehr 10 bis 20,000 Tonnen betragen, und zur Zeit ausserordentlicher Theurung auf 100,000 steigen, und in Einem Jahre eine halbe Million Zoll bringen könnten; nebst dem ganzen Zwischen-Verkehr an diesen Dingen zwischen Bayern und den Hansestädten, der gewiß groß seyn müßte, da große Städte auf der Route liegen, brauche ich gar nicht in Anschlag zu bringen. Eben so wenig

III. die Güter der Viertelsgebühr

von obigen	519,100 fl.
die Reparationskosten 2c......	80,000 fl.
bleiben	439,100 fl.

also nahezu 11 pCt., die bei genauer Berechnung auf 30 pCt. und in ausserordentlichen Zeiten auf 50 bis 60 pCt. steigen dürften.

Daß aber die Produkten-Ausfuhr aus Bayern auf dieser Eisenbahn bedeutend steigen müße, erhellt aus Folgendem:

Ein Ztr. feines Mehl nach Hamburg zu führen, wird ungefähr 1 fl. kosten; eine bayerische Maaß Wein à 2 Pfd. 3 kr.; getrocknete Früchte, Nürnberger Waaren, Schmelztiegel, der Ztr. 1 fl. 30 kr.

Noch bedeutender ist die Wirkung auf die Ausfuhr nach England.

Einhundert Pfund feinen Mehls ist nahe gleich dem vierten Theil eines Quarters Weitzen; 100 Pfd. bayerisch, geben 123 Pfd. englisch. Dieses Uebergewicht wollen wir für See-Fracht und Commissionskosten in England anneh-

men; und folglich den bayerischen Ztr. dem englischen gleichstellen. Demnach stehen die Preis-Verhältnisse zwischen England und Bayern wie folgt:

Wenn der Preis in England steht per Quarter	So ist die Abgabe per Quarter	Rein Erlös	Auf 1 Zentner Mehl	
Schilling	Schilling	Schilling	fl.	kr.
53	34	19	2	42½
54	32	22	3	7
55	30	25	3	32½
56	28	28	3	58
57	26	31	4	23½
58	24	34	4	49
59	22	37	5	14½
60	20	40	5	40
61	18	43	6	5½
62	16	46	6	31
63	14	49	6	56½
64	12	52	7	22
65	10	55	7	47½
66	8	58	8	13
67	6	61	8	38½
68	4	64	9	4
69	2	67	9	29½
70	1	69	9	46½
71	1	70	9	55

Wovon die Fracht aus Bayern bis Hamburg, nebst Profit und Commissionskosten abzurechnen.

Daß aber die Preise in England sehr oft auf 60 bis 70 Schilling per Quarter gehen, hat die Erfahrung des lezten Jahres bewiesen.

IX. Finanz-Punkt.

1) Bayerische Eisenbahnen.

Daß Privat-Gesellschaften in der Regel geeigneter sind, solche Unternehmungen auszuführen, als Regierungen, wo es sich von einzelnen Verbindungen handelt, ist allgemein zugegeben. Allein hier, wo es sich von einem ganzen System handelt, und wo so viele nationalökonomistische und Finanzzwecke in Betrachtung kommen, würde der Staat nicht wohl thun, die Ausführung und den Gewinn Privat-Personen zu überlassen. Doch möchte es auch der Staat vortheilhaft finden, diese Eisenbahnen in der Folge, wenn alles hergestellt und der Ertrag, so wie sein allmähliges Zunehmen, durch Selbstverwaltung erkundigt ist, auf eine Anzahl Jahre mit der Last der Reparation in Pacht zu geben, wodurch er beinahe der ganzen Verwaltungslast überhoben würde.

Die Größe der zu diesem Unternehmen erforderlichen Summen kann nur diejenigen zurückschrecken, die zwischen der unproduktiven und reproduktiven Consumtion keinen Unterschied zu machen wissen. Dieses Eisenbahnsystem herzustellen, kostet 10 Millionen, und die Staatsschuld wird allerdings um so viel vermehrt, aber nur nominell. Effektiv hingegen, ist dies eine Verminderung der Staatsschuld, indem nicht nur das ganze National-Einkommen, sondern auch die Staatsfinanzen durch diesen Aufwand so bedeutend gehoben werden, daß möglicher Weise daraus die Mittel hervorgehen können, die ganze Staatsschuld nach und nach abzutragen.

Wir brauchen indessen nicht einmal national-ökonomistische Berechnungen anzustellen, da schon die wahrscheinlichen Finanzgewinnste zu solchen Hoffnungen berechtigen.

Die Finanzgewinnste des Staats werden gemacht in seiner Eigenschaft:

Als Salinen und Bergwerksbesitzer. Nehmen wir nur an, daß an 1 Million Zentner 1 fl. im Durch-

schnitt erspart werde, so beträgt dieser Gegenstand allein Eine Million Gulden.

Als Forstbesitzer. Von 2½ Millionen Morgen oder Tagwerke Staatswaldungen werden an Brenn-, Bau- und Nutz-Holz jährlich gefällt 1,100,000 Klafter, deren Preis-Erhöhung sich mit der Zeit wenigstens auf 1 fl. und höher belaufen könnte. Wenn durch die gleiche Vertheilung des Holzes nur der fünf und zwanzigste Theil der Staatswaldungen für bessere Culturen gewonnen würde, also 100,000 Morgen, und der Morgen sammt dem darauf befindlichen Holze nur zu 200 fl. verwerthet werden könnte, so betrüge dieß 20 Millionen.

Als Frucht-Rentebesitzer und Landgutsbesitzer, indem nun durch erleichterten Transport nach den großen Consumtions-Plätzen und nach dem Ausland, der Werth der Früchte bedeutend erhöht würde. Da ich die Summe der Fruchtgefälle nicht kenne, so kann ich die Größe dieses Gewinns nicht schätzen.

Als Torfmoor und Steinkohlengrubenbesitzer, wie oben.

Als Eigenthümer der Chausseen. Ich finde in den statistischen Notizen, die mir zu Gebote stehen, den Aufwand auf Wasser-, Brücken- und Straßenbau zu 1½ Millionen angegeben. Hievon würde ein bedeutender Theil erspart, da die großen Chausseen, auf welchen bisher das meiste und schwerste Fuhrwerk ging, und die daher am meisten Unterhaltung kosteten, nur noch von leichtem Fuhrwerk befahren würden.

Als Postbesitzer. Auf der einen Seite würden die Bespannungskosten bedeutend vermindert, auf der andern durch vermehrte Reisen, Correspondenz und Versendung der Ertrag bedeutend vermehrt. Ehe die Stockton und Darlington-Eisenbahn hergestellt war, betrug die Post-Einnahme auf jener Route jährlich 28 Pfd., jetzt beträgt sie 240 Pfd. Sterling, und steigt noch mit jedem Jahre. Die Zahl der Reisenden ist zehnmal größer als zuvor. (c)

Als Bauten- und Brückenbesitzer, deren Erbauung und Erhaltung viel weniger kosten würde.

In der Armee-Versorgung, indem Proviant, Fourage, Munition, viel wohlfeiler nach den Garnisonen geschafft werden könnte. Bedeutende Transport-Ersparnisse, im Fall Garnisonen verlegt werden — bei Revüen und Truppen-Märschen überhaupt. — Von besonderer Bedeutung in Kriegszeiten. (d)

Diese Ersparnisse gehen durch alle Zweige der Verwaltung hindurch, wir führen hier nur an: Umzüge und Reisen der Beamten, der Reichstags-Deputirten ꝛc.

Wollte jemand, der die erforderlichen Notizen besitzt, sich die Mühe nehmen, alle diese Gewinnste und Ersparnisse zu berechnen, er würde gewiß eine Totalsumme finden, welche ich, aus Furcht der Uebertreibung beschuldigt zu werden, in Zahlen auszudrücken mich scheue.

Was es mit dem Einwurfe, daß Bayern nicht so viel Geld besitze, für eine Beschaffenheit habe, ist in meinen Briefen umständlich ausgeführt. Man baut Eisenbahnen so wenig als Chausseen mit Geld, sondern mit Steinen, Holz, Eisen, Arbeit und Viktualien. An allen diesen Dingen hat Bayern, mit Ausnahme des Eisens, Ueberfluß; und dieser Aufwand, anstatt die Nation zu schwächen, würde nur dazu dienen, Ackerbau und Manufakturen emporzubringen, wie dies in den vereinigten Staaten der Fall ist. Auch ist ein solcher Aufwand, für ähnliche Zwecke, in Bayern nicht ohne Beispiel. Ich finde in meinen statistischen Notizen angegeben, daß das Königreich über 2100 Stunden Chausseen besitzt, und daß vom Jahre 1805 bis zum Jahre 1816, 2000 Stunden gänzlich ruinirte Chausseen wieder hergestellt worden sind. Da die Baukosten einer Chaussee wenigstens $1/3$ der Anlagekosten einer Eisenbahn betragen, so kann man annehmen, daß Bayern für diese unvollkommenen Communikations-Wege im Ganzen eine drei und vierfach größere Anstrengung gemacht hat, als die Herstellung der unendlich vollkommenern Communikation vermittelst Eisen-

bahnen erfordern würde. Jener ganze Aufwand aber war beinahe ganz national-ökonomisch, da Chausseen nie die Reparation vergüten, während die Eisenbahnen blos finanziell betrachtet, schon Gewinn bringen.

In den vereinigten Staaten geht beinahe alle Werthausgleichung in Papier von Statten. Ich sehe nicht ein, warum dies nicht auch, wenigstens zum Theil, in Bayern sollte bewerkstelligt werden können. Eine Bank, die auf den Werth und den Ertrag der Eisenbahnen fundirt wäre, sollte um so mehr Credit finden, als noch gar keine Zettelbank im Königreiche besteht.

Die vereinigten Staaten besitzen kaum den vierten Theil des Betrags ihrer umlaufenden Papiere an baarem Gelde, was freilich übertrieben ist, da die eifrigsten Vertheidiger der Zettelbanken annehmen, daß mit Sicherheit höchstens das dreifache des Geld-Capitals an Noten ausgegeben werden könne. Daß hingegen ein Land wenigstens so viel Zettel umlaufen haben kann, als es baar Geld besitzt, ist kaum einem Zweifel unterworfen; und daß folglich Bayern, das wenigstens 20 bis 30 Millionen an baarem Gelde besitzt, 10 Millionen Bankzettel ohne alle Gefahr zusetzen könnte, ist um so mehr anzunehmen, als dieser Zusatz zum baaren Zirkulations-Mittel nur nach und nach, im Laufe mehrerer Jahre, so wie das Werk zu Stande kömmt, also mit der Vermehrung der Industrie, und also im Verhältniß des Bedürfnisses einer größeren Quantität Zirkulations-Mittel, in Umlauf käme. Im Falle nun die Errichtung einer solchen Bank ausführbar und räthlich wäre, würden sich die Interessen der Anlagekosten um ²/₃ Theile vermindern, indem nur so viel an Interessen zu berechnen wäre, als diejenige Summe baaren Geldes beträgt, welche in den Cassen der Bank vorräthig gehalten werden müßte, um die Bank im Credit, oder die Papiere al pari zu erhalten. Dieses mit dem dritten Theile der umlaufenden Zettel zu bewirken, dürfte um so weniger Anstand haben, als schon eine Finanz-Verordnung, daß die Zettel an den öffentlichen Cassen ge-

nommen werden sollen, einer solchen Quantität Zettel den Umlauf al pari verbürgen, ja den Zetteln, wegen des viel leichtern Verkehrs, noch den Vorzug vor dem baaren Gelde sichern würde, wie dies mit den Zetteln aller im Credit stehender Banken in den vereinigten Staaten der Fall ist.

Da ich indeß sehr wohl weiß, daß die Begriffe von Zettelbanken in Deutschland sehr beschränkt sind, daß man sie im Publikum häufig mit dem verrufenen Papier-Geld verwechselt, daß man ihren großen Einfluß auf die National-Industrie und die Bedingungen, unter welchen sie, statt zerstörend, nur befruchtend wirken können, wenig kennt, so will ich diesen Gegenstand für jetzt ganz dahin gestellt seyn lassen, um nicht Liquides mit Illiquidem zu vermengen, und dadurch dem Zweifelsgeist Veranlaßung zu geben, durch Entstellung einer Nebensache die Hauptsache in den Schatten zu stellen.

Dabei behalte ich mir jedoch bevor, diesen Gegenstand in einer besondern «Mittheilung» ausführlich abzuhandeln. Ich habe ihm, wegen seiner großen Wichtigkeit, und da dieses Land in jeder Hinsicht Gelegenheit zu Beobachtungen darüber die Hülle und die Fülle darbietet, alle Aufmerksamkeit gewidmet, und sogar, wie es scheint, nicht ohne Erfolg, einige der wichtigsten Seiten desselben in ein neues Licht zu setzen gesucht, nämlich: die Einwirkung der Güter- und Getreide-Preise auf die Zettelbanken, und den Einfluß der auswärtigen Handels-Fluktuationen und der Zoll- und Handelssysteme auf die Güterpreise und Zettelbanken, so wie die Mittel, die schlimmen Einwirkungen zu verhüten. Unter diesen Umständen glaube ich, nicht ganz ohne Beruf, über diesen Gegenstand sprechen zu können.

Hier aber bitte ich diesen Gegenstand als eine bloße Andeutung zu betrachten, die mit der Hauptsache in gar keinem nothwendigen Zusammenhange steht. Ich nehme demnach an, daß der Staat den ganzen Aufwand in baarem Gelde aufzutreiben habe. In diesem Falle muß man sich aber ja nicht vorstellen, als ob die zehn Millionen baares

Geld in Einem Tage aufzumarschiren hätten, und dann auch wieder in Masse abmarschirten. Da das ganze Werk wenigstens eine Zeit von 5 Jahren erfordern würde, so müßte die Anleihe in 20 vierteljährliche Raten zerschlagen werden, wovon jede Eine halbe Million Gulden betrüge. Mit Verwendung der ersten halben Million träte diese Geldmasse in das Publikum zurück, und dieselben Thaler, welche zur ersten Anleihe gedient hätten, könnten möglicherweise, und würden wahrscheinlicherweise, wenigstens zum Theil, dazu dienen, die übrigen 19 Anleihen zu bewerkstelligen. In drei Monaten bleibt ihnen Zeit genug, aus der Bau-Casse in die Hände des Kontraktors, von da in die Hände der Arbeiter, von da in die Hände der Landwirthe und Manufakturisten, von da in die Hände der Capitalisten zu marschiren und sich dort zu versammeln, um bei guter Zeit wieder als folgende Anleihe an der Bau-Casse zu erscheinen.

Wäre es möglich, diese Thaler so anzuspornen, daß sie den ihnen vorgeschriebenen Kreislauf in 8 Tagen vollbringen könnten, und könnte dabei die Anleihe in wöchentlichen Raten zerschlagen werden, so würden 15,500 bayerische Thaler vollkommen zureichen, um im Laufe von 5 Jahren den Werth von 10 Millionen an Eisen, Steinen, Holz, Arbeit und Viktualien in eine Eisenbahn zu verwandeln. Und hätten diese 15,500 bayerischen Thaler diese mächtige Arbeit vollbracht, so würden sie immer noch nicht müde geworden seyn, weitere Werthausgleichungen zu bewerkstelligen. Die Wahrheit ist, daß Bayern hundertmal mehr baares Geld besitzt, als für diesen Zweck nöthig ist.

Unter allen leblosen Dingen giebt es keines, das von so unruhiger Natur wäre, als die Thaler. Sie rennen täglich und stündlich nach Geschäften, und finden sie keine im Lande, so wandern sie aus. Das müßig liegen ist ihrer Natur total zuwider. Man müßte daher nur auf den Nothfall zu einer auswärtigen Anleihe schreiten, etwa nur in dem Fall, wenn keine inländischen Capitalisten für die ersten Anleihen sich zeigten, welchen Fall ich mir nicht vor-

stellen kann. In diesem Falle würde die erste und zweite Anleihe im Ausland blos dazu dienen, die inländischen Capitalisten zu animiren; denn daß man Thaler vom Ausland kommen läßt, ist für Nichts, wenn sie nicht durch vermehrte Industrie im Inland Beschäftigung finden, weil sie in diesem Falle, vielleicht schon im nächsten Monat, wieder ihre Rückreise nach Holland anträten. Vermehrt sich aber die Industrie, so kommen die Thaler von selbst. Geld in England zu fassen, wie manche Finanziers diesseits und jenseits des atlantischen Meeres gethan haben, heißt den Stein des Sißyphus wälzen. Man importire statt englischer Thaler, englische Handels-Politik, und das baare Geld wird von selbst nachkommen, und wird — bleiben. —

Die einzige eigentliche Auslage, welche Bayern für diesen Zweck zu machen hätte, wäre die Auslage für Eisen, in so weit die inländische Industrie den Bedarf nicht zu produciren im Stande wäre. In wie weit dieß der Fall ist, oder nicht, weiß ich nicht. Der ganze Bedarf beläuft sich ungefähr, à 1400 Ztr. pr. Stunde, auf 420,000 Ztr., wonach also in fünf Jahren ein jährliches Sürplüs von ungefähr 80,000 Ztr. zu produciren wäre. Auf jeden Fall würde ein Theil dieser Sürplüs-Produktion die inländischen Eisenwerke stimuliren und die Importation des Restes von benachbarten Staaten, würde ohne Zweifel eine fast gleichgroße Exportation von Land-Produkten zur Folge haben, also den Ackerbau stimuliren. Setzen wir den Fall, die bayerisch-hanseatische Eisenbahn sey bereits hergestellt, und der ganze Bedarf vermittelst derselben aus Schweden importirt, so möchte die Importation dieser 420,000 Ztr. Eisen, die Exportation eines Gleichgewichts an bayerischem Getreide, oder ungefähr das doppelte und dreifache des Gewichts des importirten Eisens zur Folge haben. Der Eisenbahnzoll jener Importation zur ganzen Gebühr, und dieser Exportation zur halben Gebühr, würde ungefähr 1 Million Gulden betragen, also den vierten Theil der ganzen Anla-

gekosten des Werkes abtragen. So wirkt in der Ringkette der Industrie immer eines auf das andere. (e)

B) Bayerisch-hanseatische Eisenbahn.

Da diese Unternehmung so viele Territorien berührt, und nur Einen Zweck im Auge hat, die Verbindung von Mittel- und Süddeutschland mit Norddeutschland und der See, so wäre wohl eine Aktien-Compagnie am besten geeignet, dieselbe auszuführen und zu administriren.

Bei den großen und augenscheinlichen Vortheilen, die diese Unternehmung verspricht, kann hier nicht die Frage seyn: wie die Aktien abzusetzen seyen? sie lautet vielmehr umgekehrt: wie wird der aus der Theilnahme an diesem Werke entspringende Vortheil am billigsten unter die dabei interessirten Territorien vertheilt?

Hiezu kömmt noch eine weitere Rücksicht, nämlich die: wie kann das Interesse der Regierungen jener Territorien dergestalt mit dem Interesse der Aktien-Theilhaber in Einklang gesetzt werden, daß beide, Regierungen und Aktientheilhaber, ein gleiches Interesse dabei finden, das Unternehmen mehr und mehr prosperiren zu sehen? Denn würden diese dreifachen Interessen nicht in Einklang gebracht, so könnte nie etwas Tüchtiges und Festes dabei herauskommen. Nehmen wir zum Beispiel an, daß der ganze Vortheil der Compagnie überlassen würde, in welchem Falle er natürlicherweise den großen Städten zuflöße, die die meisten Aktien in Beschlag nehmen würden, und setzen wir den Fall, daß die Dividenden so hoch steigen würden, als es zu erwarten ist: würden nicht die betreffenden Regierungen diesen ausserordentlichen Gewinn fremder Capitalisten mit neidischen Augen betrachten? Würden sie es nicht in ihrer Gewalt haben, diese Gewinnste, durch Zollregulationen zu schmälern? Würden diese einseitigen Zollregulationen nicht den Verkehr, und somit den ganzen Nutzen der Eisenbahn stören?

Die Klugheit erfordert daher, die Sache schon im Anfange auf einen Fuß zu stellen, daß ein solcher Conflikt verschiedenartiger Interessen nicht eintreten kann.

Folgende Grund-Bestimmungen scheinen mir allen diesen Zwecken zu entsprechen.

1) Die verschiedenen, durch die Eisenbahn berührten Territorien, theilen sich nach dem Verhältniß ihrer Bevölkerung in Aktien. Die einem jeden Territorium zufallenden Aktien, werden den Bürgern derselben zur Subscription freigegeben. In so weit die Privaten nicht subskribiren, mögen die Regierungen eintreten. In so weit weder Regierungen noch Privaten die ihnen zukommenden Aktien abrechnen wollen, mögen erst die Privaten, und, wenn diese nicht wollen, die Regierungen anderer auf der Route gelegenen Territorien eintreten; und in so weit diese nicht wollen, mögen Fremde eintreten.

2) Der Rein-Ertrag des Werks, nach Abzug aller Kosten, soll bis auf 8 Prozent einzig und allein den Aktien-Theilhabern zufließen. Die weiteren Prozente sollen zu $^2/_3$ den Regierungen, und zu $^1/_3$ den Aktien-Theilhabern zufließen, dergestalt, daß wenn der Rein-Ertrag auf 1 Million Gulden, oder auf 25 Prozent stiege (welche Summe als Maximum angenommen werden sollte) den Aktien-Theilhabern erst 8 Prozent, und an den übrig bleibenden 15 Prozent, $^1/_3$ mit 5, also 13 Prozent, den Regieruugen aber 12 Prozent zuflößen. Dieser Antheil soll unter den Regierungen, nach dem Maaßstab ihrer Bevölkerung vertheilt werden. Dagegen aber verzichten die Regierungen auf alle partiellen Zollregulationen, längs der Eisenbahn, und auf alle Erschwerungen des Verkehrs, sie mögen Namen haben, welche sie wollen; und überlassen die Administration des Werkes völlig den Aktien-Inhabern oder ihren Directoren.

3) Die Aktien-Inhaber (40,000 Aktien à 100 fl.) wählen einen größern Ausschuß von 40 Mitgliedern (1000 Aktien Einen Deputirten); dieser größere Ausschuß er-

wählt einen Verwaltungs-Ausschuß von 6 Mitgliedern und einem Director auf zwei Jahre. Er tritt zu diesem Behuf und um die nöthigen Maaßregeln zu beschließen, die Rechnungen abzunehmen, jährlich oder zwei Jahre zusammen. Der Verwaltungs-Ausschuß erwählt die Ingenieure, Cassiere und Verwaltungsbeamte, und tritt zu diesem Behuf so oft zusammen, als der Director es für nöthig hält.

Die Art und Weise aber, das Unternehmen in Gang zu bringen, wäre, nach meiner Ansicht, folgende:

Einige patriotische Kaufleute und Fabrikanten in Ober-Sachsen, von wo zu Ehr, Nutz und Frommen deutscher Nation schon so viel Gemeinnütziges ausgegangen, machen durch öffentliche Blätter bekannt, daß sie gesonnen seyen, an einem gewissen Ort und Tag eine Versammlung zu halten, um sich über diesen Gegenstand zu berathen, und daß sie alle diejenigen, welche sich dafür interessiren, hiemit eingeladen haben wollen, an dieser Berathung Theil zu nehmen.

Bei dieser Versammlung werden nun, wie dieses in andern Ländern bei solchen gemeinnützigen Verhandlungen gebräuchlich ist, allererst Vorsitzer und Sekretäre, erwählt. Der Vorsitzer entwickelt den Zweck der Zusammenkunft und trägt darauf an, eine Committee zu erwählen, welche der Versammlung die der Beförderung des Zwecks entsprechenden Vorschläge mache. Die Committee wird erwählt, tritt ab und verfaßt die Vorschläge, worüber dann die Versammlung sich beräth und sie zu Beschlüssen erhebt.

Diese Vorschläge würden etwa folgendergestalt lauten:

1) daß diese Versammlung die Verbindung der Hansestädte, mit einem Punkt an der nördlichen Grenze von Bayern, vermittelst einer Eisenbahn, für eine sehr nützliche und wünschenswerthe Sache halte, welche der Unterstützung der industriellen Stände und der Begünstigung von Seiten der betreffenden höchsten und allerhöchsten Regierungen in jedem Betracht würdig sey.

2) Daß, um diese nützliche Unternehmung in Gang zu bringen, diese Versammlung eine Committee ernennt haben wolle, bestehend aus folgenden Personen N. N. welche Committee berechtigt seyn soll, einen Vorsitzer und Cassier zu ernennen, und etwa in ihrer Mitte vorfallende Erledigungen durch eigene Wahl zu ergänzen.

3) Daß diese Versammlung einen vorläufigen Beitrag von ...... Gulden zusammen schießen wolle, welcher vorgedachter Comittee zuzustellen sey, um die Kosten der in der Sache zunehmenden Schritte zu bestreiten:

4) Daß vorgedachte Committee beauftragt seyn soll, zur Ausführung des Werkes einen Plan zu entwerfen, und die gesetzliche Autorisation desselben bei den betreffenden hohen und höchsten Regierungen nachzusuchen.

5) Daß, nachdem diese gesetzliche Autorisation erlangt sey, vorgedachte Committee Anstalten treffen soll, um die Unterzeichnung der erforderlichen Anzahl von Aktien zu bewirken.

6) Daß, nachdem die Unterzeichnung der Aktien bewirkt sey, vorgedachte Committee Anstalten treffen soll, um die Wahl der erforderlichen Anzahl von Ausschuß-Mitgliedern und einen Zusammentritt des Ausschusses zu bewirken.

7) Daß mit dem Zusammentritt des Ausschusses die Wirksamkeit vorgedachter Committee erloschen sey.

Anmerkungen.

Zu (a) S. 7. Durch die neuesten Verbesserungen des Herrn Ritters von Baader, kann die Fahrt auf Eisenbahnen noch weit mehr, als bisher möglich schien, erleichtert, und es können die Frachtkosten, mit Einrechnung der Zinsen, des auf die Anlage der Eisenbahnen zu verwendenden Kapitals und ihrer Unterhaltungskosten bis auf den achten Theil der auf Chausseen gewöhnlichen Frachtkosten vermindert werden.

Zu (b) S. 29. Bei den gegenwärtig hergestellten neuen Handels-Verbindungen dürfte mit mehr Vortheil eine Eisenbahn von Bamberg über Weimar, Leipzig und Wittenberg nach Berlin, und von dieser Hauptstadt eine Branche nach Stettin, und eine andere nach Hamburg angelegt werden.

Zu (c) S. 40. Es gehört zu den Hauptvorzügen der Eisenbahnen, daß selbe auch für leichtes Fuhrwerk mit dem größten Vortheil benützt werden, und Reisende, Post-Felleisen, Diligencen und dgl. mit einer Schnelligkeit und Sicherheit fortgeschaft werden können, welche auf den besten Chausseen zu erreichen unmöglich ist, und wozu Kanäle ganz und gar unbrauchbar sind. Die erste Idee zu dieser neuen Benützung von Eisenbahnen, von welcher man erst seit Kurzem in England Gebrauch gemacht hat, nachdem man diese Bahnen seit 60 Jahren nur für den langsamen Transport schwerer Lasten tauglich gehalten hatte, ist vom Ritter v. Baader schon im Jahre 1814 öffentlich, und auch in seinem 1815 zu London erhaltenen Patente bestimmt angegeben worden.

Zu (d) S. 41. Man hat unter andern auch den Einwurf gegen Eisenbahnen gemacht, daß sie der Gefahr ausgesetzt wären, in Kriegszeiten vom Feinde zerstört zu werden. Da aber heut zu Tage Kriege unter civilisirten Völkern nicht mehr mit jener blinden Zerstörungs-Wuth gegen nützliche öffentliche Anstalten geführt werden,

deren der Feind selbst, wenn er sich im Besitze eines Landes befindet, eben so gut zu seinem eigenen Vortheil sich bedienen kann, so ist dieser Einwurf von keinem Belange. Wäre aber auch von einer Horde von Barbaren das Schlimmste zu befürchten, so hätte man in den meisten Fällen vor ihrer Ankunft noch immer Zeit genug, die eisernen Schienen von ihren Unterlagen weg zu nehmen, und in Sicherheit zu bringen.







